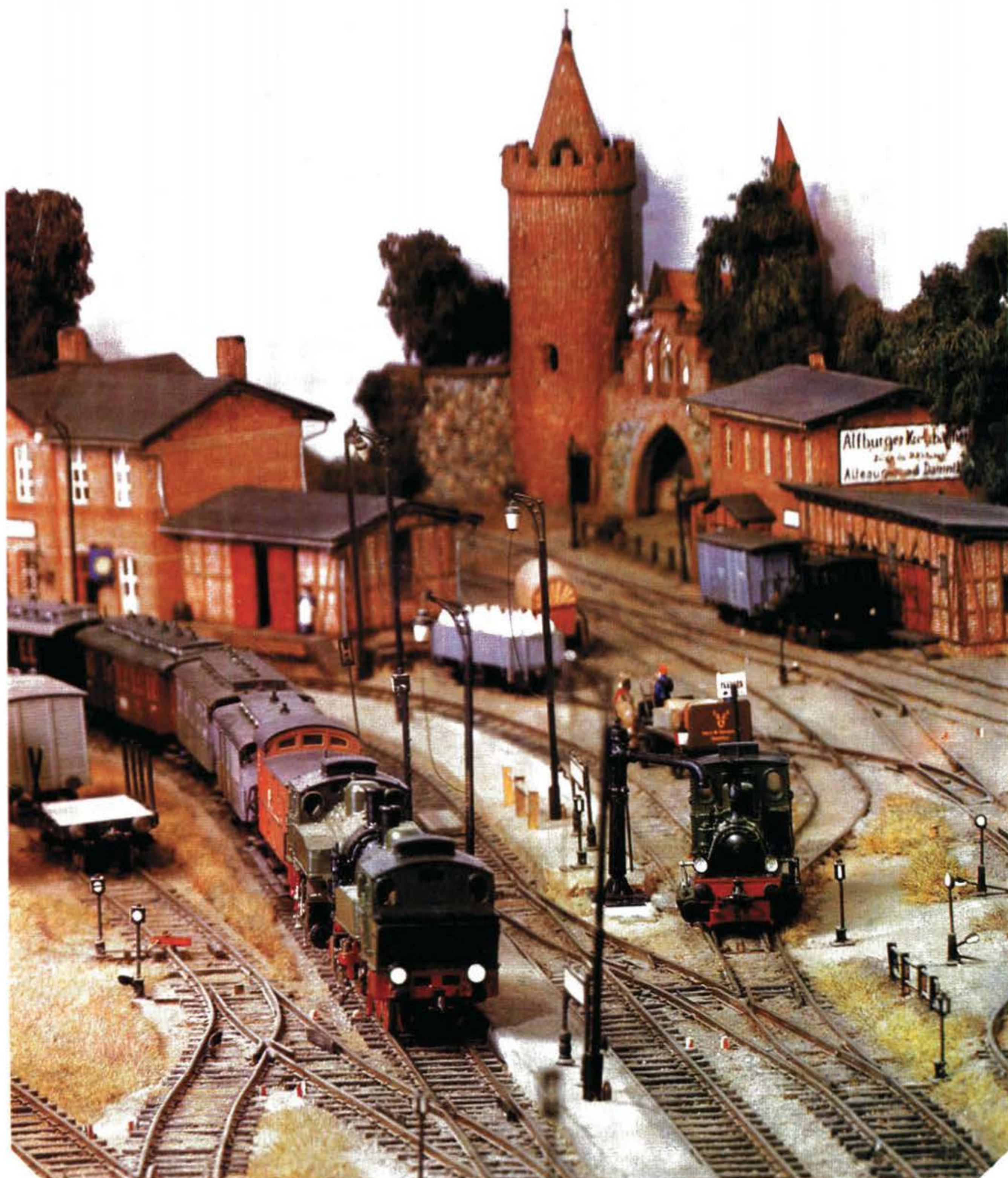
12
83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

K.P.E.V.-Anlage in H0



Elektrisch auf Nebenbahnen

Die DR betreibt zahlreiche Nebenbahnen, auf denen Diesel- und vereinzelt noch Dampflokomotiven im Einsatz sind. Ausnahmen bilden dabei die Strecken Müncheberg—Buckow und Lichtenhain—Cursdorf, auf denen ausschließlich elektrische Triebwagen das Reiseverkehrsaufkommen bewältigen. Liegen beide Strecken auch weit auseinander, so haben sie doch verschiedene Gemeinsamkeiten: Die Bahnen befinden sich in landschaftlich reizvollen Gegenden, werden mit Gleichspannung von 550 Volt betrieben, und die Fahrzeuge wurden im Heimat-Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide rekonstruiert.

Auch während der Wintermonate sind zwischen Müncheberg und Buckow sowie auf der Strecke Lichtenhain—Cursdorf voll besetzte Triebwagen anzutreffen. Tausende Urlauber nutzen das ganze Jahr hindurch diese umweltfreundlichen und beliebten Verkehrsmittel.

1



1 50 Jahre prägten diese „Buckower" das Bild der elektrifizierten Nebenbahn Müncheberg—Buckow. Anläßlich des Jubiläums der elektrischen Bahn im Jahre 1980 wurden die Fahrzeuge festlich geschmückt (14. Mai 1980).

2



2 Ab 1981 wurden die vorhandenen Trieb- und Beiwagen im Raw in Berlin-Schöneweide einer umfassenden Rekonstruktion unterzogen und nach modernen Gesichtspunkten gestaltet. Großen Wert legte man dabei auf den Einbau von Ausrüstungen der DDR-Produktion und den Umbau der Bei- zu Steuerwagen. Das Foto zeigt einen Drei-Wagen-Zug in Waldsieversdorf am 22. Juni 1982.

3



3 Zwei Trieb- und ein Steuerwagen verkehrten in den letzten Jahren auf der in Thüringen gelegenen Strecke Lichtenhain—Cursdorf. Der hier abgebildete Triebwagen wurde im Jahre 1963 in Berlin-Schöneweide gebaut und mit elektrischen Teilen der Straßenbahn ausgerüstet. Zum Zeitpunkt der Aufnahme (September 1977) war die Fahrleitung noch nicht über der Gleismitte, sondern einseitig versetzt montiert.

4



4 Der zweite Triebwagen dieser Bahn wurde 1970 gebaut und Anfang 1983 modernisiert. Die notwendigen meßtechnischen Untersuchungen erfolgten aber auf der Buckower Schiene. Dieses „Wandeln auf Abwegen" war jedoch einmalig, da die unterschiedliche Bahnsteighöhe beider Strecken einen freizügigen Tausch der Fahrzeuge ausschließt (1. März 1983).

Text und Fotos: H.-J. Hütter, Berlin

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

modellbahn

Titelbild
Sie ist weit über die Grenzen unseres Landes bekannt: die Heimanlage von Günter Barthel aus Erfurt. Auf den Seite Seiten 24 bis 29 dieser Ausgabe stellen wir nicht nur die Anlage, sondern auch einige ausschließlich selbst gebaute Fahrzeuge vor.
U.B. zeigt den Bahnhof Velgarth. Während der aus Barow kommende Personenzug mit Loks der Gattung T9[1] einfährt, steht am Wasserkran eine T3.
Im Hintergrund die Lok 5[i] der meterspurigen Alfburger Kreisbahnen.
Foto: W. Albrecht, Oschatz

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR-1086 Berlin
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 11. 11. 1983
Geplante Auslieferung: 14. 12. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



modell eisenbahner forum

Leser meinen...

Sonderzugfahrt etwas anders betrachtet

Zu Hause von Dampflokpostern umgeben, packte mich das Verlangen, endlich einmal an einer Sonderzugfahrt teilzunehmen und einen kleinen Bruder der großen Giganten kennenzulernen, die 89 6009. Schon bei der Einfahrt in Stendal stand diese von Fans umgebene Lok am Bahnsteig 11. Auf meinen Vergleich mit Ähnlichkeit einer Westernlok, entgegnete man mir nur ein mitleidiges Lächeln. Auch ich hielt erstmal die Veteranin auf meinem Diafilm fest. Bald danach setzte sich die 89er in Bewegung. Im Zug entstand eine Jagd nach Fotos und Broschüren. Oft wiederholten sich die Worte: „Wo gibt es ...?"
Mit voller Begeisterung stürmten beim ersten Fotohalt hinter Kalbe (Milde) die Fans mit Fotoapparaten und Filmkameras aus dem Zug, um einen guten Fotostandpunkt zu erobern. Wehe dem, der vor einem aufnahmebereiten Apparat stand: „Heh, aus dem Weg; weg da!"
Die schnaufenden Geräusche bei Anfahrt und „voller" Fahrt wurden teilweise auf Tonbandkassetten festgehalten. In Jeggeleben Süd gab es für alle Teilnehmer ein schmackhaftes Essen. Während der Hin- und Rückfahrt standen zahlreiche Freunde mit Kameras auf Wiesen und Straßenübergängen, um den Zug zu fotografieren. Über Badel, Kalbe (Milde) und Hohenwulsch ging es zurück in die Altmarkmetropole Stendal.
Mir blieb die unvergessene Erinnerung an zahlreiche begeisterte Fans, mit denen auch ich mich nun verbunden habe.
Simone Lorenz, Wittenberge

Leser schreiben...

V 75 als Werkloks im VEB Kombinat Schwarze Pumpe

Der Beitrag im Heft 4/83 über die BR 107 hat mir sehr gut gefallen. Wolfgang Bahnert erwähnte darin u. a., daß einige Loks dieses Typs an Industriebetriebe der DDR geliefert wurden.
Das Kombinat Schwarze Pumpe erhielt 1961 die ersten beiden Maschinen von ČKD aus Prag (T 435.0557 und T 435.0558). Die Probefahrten verliefen zufriedenstellend, und die Loks überführten anfangs Ganzzüge aus dem Kombinat nach Spreewitz und Sabrodt (DR-Bahnhöfe). 1962/63 folgten zwei weitere Maschinen (T 435.0578 und T 435.0580). Bei der Werkbahn erhielten die vier Loks die Bezeichnung V 75-01 bis 75-04.
Die Maschinen waren robust, wenig störanfällig und bei uns Werkbahnlokführern sehr beliebt. Die Revisionen übernahm das Raw Dessau, später das Raw Cottbus. Als keine Ersatzteile mehr vorhanden waren, wurden drei Loks dem Raw Cottbus zur Ersatzteilgewinnung übergeben. Die andere V 75 erhielt das Braunkohlenkombinat Deuben.
Übrigens: Es stimmt nicht, daß die 107 020 1973 an das Kombinat Schwarze Pumpe verkauft wurde. Allerdings ist auch nicht bekannt, wer diese Lok übernahm.
G. Paul, Hoyerswerda

Leser antworten...

75 501 wurde nicht verschrottet

M. Schrödter aus Wolfen fragte nach dem Verbleib der 75 501 (siehe Heft 9/83). Hier die Antwort:
Die Lokomotive wurde 1915 in der Sächsischen Maschinenfabrik im damaligen Chemnitz mit der Fabriknummer 3836 fertiggestellt und am 15. April 1915 an die sächsischen Staatseisenbahnen mit der Betriebsnummer 1851 (Gattung XIV HT) ausgeliefert. Vom 30. September 1926 bis zum 10. April 1945 verrichtete die Lokomotive 75 501 ihren Dienst beim Bw Aue (Sachs.) und kam danach über die Bw Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Altstadt am 12. Juli 1947 nach Zittau.
Bis 1951 wechselte ihr Heimat-Bw in kurzen Abständen zwischen den Bahnbetriebswerken bzw. Lokeinsatzstellen Löbau (Sachs.), Görlitz und Zittau. Vom 7. Mai 1951 an blieb sie bis zur Außerdienststellung am 27. Juli 1967 im Bw Zittau. Ursprünglich als Museumslok der DDR vorgesehen, war die Maschine dann in Zittau, zeitweilig auch im benachbarten Bahnhof Hirschfelde, auf dem Rand abgestellt. Am 17. Juni 1973 wurde die Lok noch einmal mit der Betriebsnummer versehen, „aufpoliert" und im Bahnhof Löbau (Sachs.) zum Fotografieren präsentiert. Dann verschwand sie im Lokschuppen des Bahnhofs Ebersbach (Sachs.). Zu diesem Zeitpunkt stand bereits fest, daß die technisch im besseren Zustand befindliche 75 515 als Museumslok erhalten bleibt. Im Jahre 1977 ist die 75 501 – gemeinsam mit der ehemaligen Werklokomotive des Raw „DSF" Görlitz (ex 89 6024) – in die BRD für das Deutsche Dampflok-Museum Neuenmark-Wirsberg überführt worden.
R. Preuß, Berlin

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Redaktion „modelleisenbahner" wünschen allen Mitgliedern unseres Verbandes und ihren Angehörigen sowie den Lesern der Zeitschrift ein frohes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

Leser fragen...

100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen

Mit großem Interesse las ich den im me 7/83 veröffentlichten Beitrag über das 100jährige Bestehen der Eisenbahnen auf Rügen. Gab es eigentlich anläßlich dieses Jubiläums eine zentral organisierte Veranstaltung?
J. Randow, Rostock

Die gab es! Und zwar fand sie vor rund zwei Monaten, am 15. Oktober 1983, in Putbus statt. Mehr als 800 Eisenbahnfreunde trafen an diesem Tag mit Sonderzügen ein. 120 begeisterte Fans kamen in Zügen von Saßnitz mit der Lok 74 1230 und 150 von Göhren (Rügen) mit der Lok 99 4632. Rund 500 Berliner Freunde erreichten Putbus mit dem Zwickauer Traditionszug der DR, gezogen von der 03 1010 des Bw Halle P und etwa 50 von Rostock in den beiden Traditionszwecken dienenden und vor einiger Zeit im Raw Potsdam wieder aufgearbeiteten Einheitsabteilwagen, die in Planzügen mitliefen.
Hier konnten neben dem ortsfesten Denkmalzug der Schmalspurbahn die Loks 03 0090, 99 4802, 99 4631 und 100 902 besichtigt werden. Die Berliner Freunde fuhren außerdem nach Sellin und zurück. Während einer Feierstunde in Putbus würdigten verantwortliche Mitarbeiter staatlicher Organe die Aktivitäten der DR und des DMV der DDR anläßlich des Jubiläums und unterstrichen besonders die kulturpolitische Bedeutung der durch die DR unterstützten Verbandsarbeit.
me

Damit jeder informiert ist!



Aufgenommen im Bahnhof Alexisbad von Torsten Schoening, Dresden.

Bildauslese vom 6. Fotowettbewerb

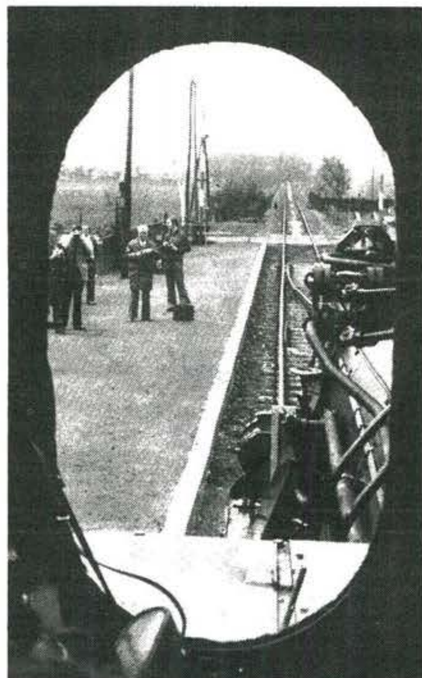
Nachdem wir im Heft 8/83 unserer Zeitschrift die Ergebnisse des 6. Fotowettbewerbes veröffentlicht hatten, erreichten uns zahlreiche Briefe und Anrufe mit der Bitte, weitere preisgekrönte Fotos abzudrucken. Das tun wir gerne. Doch soll in diesem Zusammenhang das im Heft 8/83 auf der Seite 19 Gesagte noch einmal verdeutlicht werden: Meist können die beim Wettbewerb mit einem Diplom ausgezeichneten und als beste Motive bewerteten Fotos nicht vorgestellt werden, weil es die drucktechnische Verarbeitung nicht zuläßt. Die Qualität des Abdruckes würde weder die Fotoautoren noch unsere Leser befriedigen. Bitte haben Sie dafür Verständnis.

1 Zu der Serie „Ich war eine der ersten T3" gehört diese im Jahre 1975 entstandene Aufnahme von Uwe Rohr aus Berlin. Er erhielt für seine Fotos einen Anerkennungspreis.

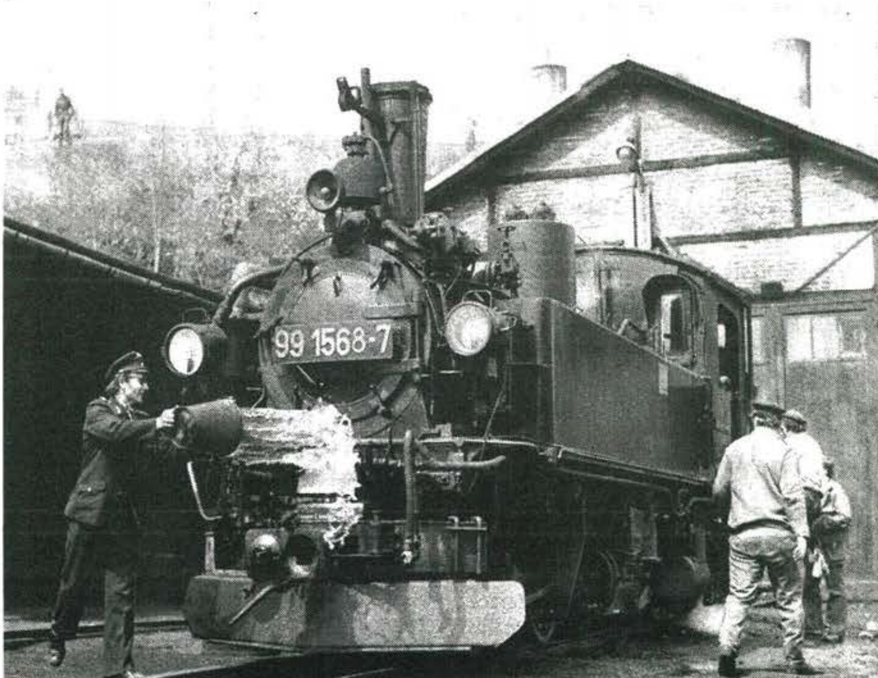
2 Ein Diplom bekam Bernd Seiler, Berlin, für dieses im Bahnhof Jöhstadt gemachte Foto mit dem Titel „Schnellreinigung nach dem Löscheziehen".

3 „Spiegelung" nannte Wolfgang Neumeister aus Pößneck sein Bild, das übrigens zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal entstand. Die Jury vergab dafür einen Anerkennungspreis.

1



2



3



Ing. Hans-Joachim Weise (DMV),
Ilmenau

Die Eisenbahn am Kleinen Bleiloch

Nur wenigen Lesern wird bekannt sein, daß einmal eine Eisenbahnstrecke direkt bis zur Bleilochtalsperre führte. Und es gibt wohl kaum noch einen Eisenbahnfreund, der eine solche Fahrt von Gräfenwarth bis zur Sperrmauer miterlebte. Schließlich wurde hier der Reiseverkehr bereits vor mehr als 40 Jahren eingestellt. Von der genannten Strecke sind heute nur noch Reste zu sehen.

Als Güterzufuhrgleis zur Sperrenbaustelle

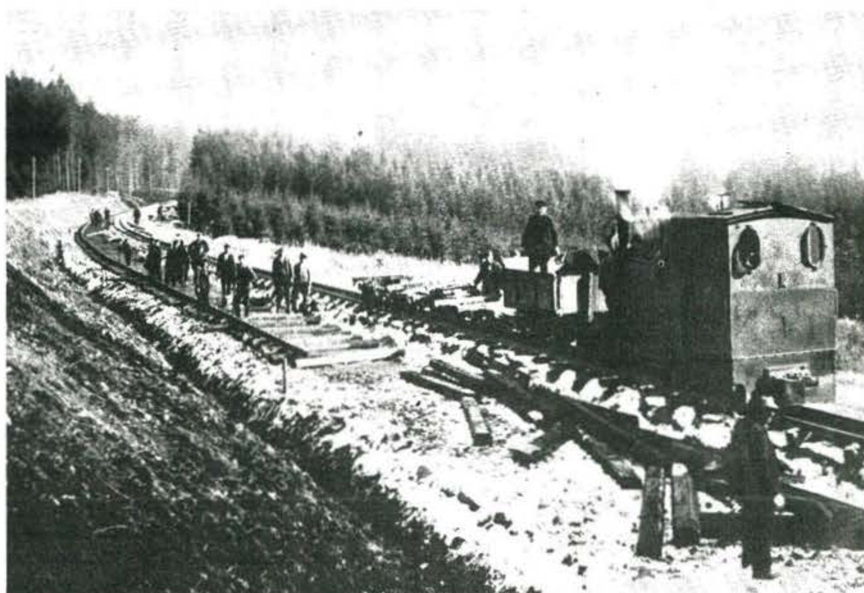
Zwischen 1926 und 1932 wurde durch die Aktiengesellschaft Obere Saale (Agos) am Kleinen Bleiloch bei Saalburg die seinerzeit größte Talsperre im damaligen Deutschland errichtet. Im engen Zusammenhang damit stand der in den Jahren 1928 bis 1930 auf Verlangen des Kreises Schleiz erfolgte Bau der Eisenbahnstrecke Schleiz—Saalburg (Saale) durch die Schleizer Kleinbahn AG. Sie galt als Tochtergesellschaft der kapitalistischen Konzerne AG Thüringische Werke (Dachgesellschaft für die Beteiligung des Landes auf dem Gebiet der Energie-, Wärme- und Wasserwirtschaft) bzw. ab 1937 der Thüringenwerk AG (Thüringische Landeselektrizitätsversorgung) und der Agos. Ein nicht unwichtiges Argument des Kreises Schleiz für den Bahnbau war auch die Tatsache, daß die Eisenbahnstrecke nach Saalburg gleichzeitig für Baustofftransporte im Rahmen des Talsperrenbaues dienen konnte. Und dennoch wurde eine unmittelbare Verbindung zwischen der Strecke Schleiz—Saalburg (Saale) und der Sperrenbaustelle zunächst nicht vorgesehen. Der erste Entwurf enthielt lediglich den Gleisplan eines bei Gräfenwarth zu errichtenden Umladebahnhofs mit zwei Stumpfgleisen. Von dort hätten die Baustoffe mit einer 900-mm-spurigen Bahn zur Baustelle befördert werden müssen.

Um ein zeitraubendes und kostspieliges Umladen zu vermeiden, entschloß sich die Agos dann doch zum Bau eines regelspurigen Anschlußgleises.

Im Frühjahr 1930 wurde das Projekt im Rahmen sogenannter Notstandsarbeiten in Angriff genommen. Für den Transport von Baustoffen und Oberbaumaterialien entstand ein 900-mm-spuriges Baugleis, das von kleinen zweiachsigen Dampflokomotiven befahren wurde.

Zum größten Teil kamen gebrauchte Oberbaumaterialien zum Einsatz: Holzschwellen, Schienen der Form 6 d pr und Weichen mit der Neigung 1:7.

1



1 Streckenbau in der Nähe der Sperrmauer. Auf dem daneben liegenden 900-mm-Gleis befindet sich gerade ein Bauzug.
Foto: Sammlung H. Fichtelmann, Schleiz

2 Blick auf den Kleinbahnhof Gräfenwarth. Rechts ein Kleinbahnzug nach Saalburg, in der Mitte das Schutzgleis, links die Strecke Gräfenwarth—Sperrmauer. Die auf dem Parkplatz stehenden Busse brachten die Talsperrenbesucher nach Gräfenwarth. Die Aufnahme entstand im Jahre 1932.
Foto: Sammlung H. Fichtelmann, Schleiz

3 Die Bleilochtalsperre vor Staubeginn. Rechts oben sind Anlagen des Baubahnhofes (Zement- und Thuramentbunker) und zwischen Sperrmauer sowie Schieberhaus Fahrleitungsmaste des Schwertransportgleises erkennbar.
Foto: Sammlung König, Lobenstein

Das Anschlußgleis wurde mit Eröffnung der Schleizer Kleinbahn in Betrieb genommen.

Streckenbeschreibung

Die Strecke Gräfenwarth—Sperrmauer bestand anfangs aus drei Teilstücken. Das erste Teilstück begann im Bahnhof Gräfenwarth, wo es die unmittelbare Fortsetzung des Ladegleises bildete. In einem Rechtsbogen schwenkte die Trasse von der Strecke nach Saalburg ab, kreuzte die Straße nach Schleiz—Saalburg (Saale) und erreichte kurz danach den auf einem Damm angelegten Übergabebahnhof Gräfenwarth, wo bis Anfang 1932 auch die Fahrleitung für den elektrischen Betrieb endete.

In diesem Übergabebahnhof waren drei Gleise vorhanden. Hier begann das der Agos gehörende und 2,1 km lange Baugleis. Die Anschlußstrecke verlief auf einem Damm in unmittelbarer Nähe der Straße zur Sperrmauer. Teilweise reichte die Straßendecke bis fast an die Schwellen heran, so daß Eisenbahnfahrzeuge mitunter in das Straßenprofil hineinragten. Etwa in Höhe der späteren Gaststätte „Köstritzer Haus" erreichte der Schienenstrang wieder die Straße, wo sich dann als drittes Teilstück das sogenannte Baugleis der am Sperrenbau beteiligten Unternehmer anschloß, dem der an der Bleilochtalsperre errichtete Bahnhof folgte. Die gesamte Strecke durfte mit einer Geschwindigkeit von höchstens 15 km/h befahren werden.

Betriebsdienst

Zu befördern waren vor allem Güterwagen der Gattungen O, Om, R, G, in seltenen Fällen auch Wagen der Gattung SS. Sie wurden an den Übergabegleisen des Bahnhofs Schleiz von den beiden Gütertriebwagen der Schleizer Kleinbahn AG (spätere DR-Bezeichnungen ET 188 521 und ET 188 522) übernommen und zunächst zum Bahnhof Gräfenwarth befördert. Da ein Gütertriebwagen in der Regel nur zwei beladene Güterwagen ziehen

konnte, waren an Werktagen durchschnittlich 25 Zugfahrten nach Gräfenwarth notwendig. Im Übergabebahnhof wurden die Güterwagen je nach Gutart zu größeren Zugeinheiten zusammengestellt und von dort mit einer der Arbeitsgemeinschaft Bleilochtalsperre — die Geschäftsführung oblag der Philipp Holzmann AG, Halle (Saale) — gehörenden $T 9^3$ (BR 91^{3-18}) über das Baugleis der Agos zum Baubahnhof befördert. Während der Fahrt zum Baubahnhof mußte sich die Lok aufgrund des starken Gefälles stets an der Spitze des Zuges befinden.

Im April 1932 ließ die Agos schließlich ihr Anschlußgleis für den elektrischen Betrieb herrichten. Von da ab übernahm die Schleizer Kleinbahn AG die Güterbeförderung bis zur Sperrmauer. Zu diesem Zeitpunkt war aber das Frachtaufkommen nicht mehr so hoch wie in den zwei Jahren zuvor. Um die Triebwagen auf dem Anschlußgleis einsetzen zu können, mußten deren feste Achsen durch bewegliche ersetzt werden.

Elektrische Ausrüstung der Strecke
Elektrischer Betrieb fand anfangs nur auf dem Abschnitt Bahnhof Gräfenwarth—Übergabebahnhof statt. Verwendet wurden Flach- und Gittermaste im Betonfundament. Der Mastabstand betrug durchschnittlich 35 m. Die selbsttragende Fahrleitung hatte einen Querschnitt von 100 mm² und befand sich in einer Höhe von 5,50 m über SO. Im Übergabebahnhof waren einfache Quertragewerke vorhanden. Als im Frühjahr 1932 die Agos auch ihr Anschlußgleis elektrifizieren ließ, wurden dort die Träger für die Fahrleitung einfach an den Holzmasten der zum Unterwerk Gräfenwarth führenden 10-kV-Speiseleitung befestigt. Lediglich in Krümmungen gab es vereinzelt gesonderte Holzmaste. Im späteren Bahnhof Sperrmauer sowie beim Bau des sogenannten Schwertransportgleises zum Kraftwerk wurden wiederum Flach- und Gittermaste verwendet.
Die Einspeisung der Fahrspannung von 1,2 kV erfolgte durch das Unterwerk Gräfenwarth.

Personenverkehr zur Sperrmauer
Ursprünglich war vorgesehen, das Baugleis zur Sperrmauer nach Fertigstellung der Talsperre wieder abzutragen. Daß dies nicht erfolgte, dürfte der schwierigen finanziellen Lage der Schleizer Kleinbahn AG zu verdanken sein. Zog schon die Baustelle viele Schaulustige an, so konnte man sich ausrechnen, daß auch nach Beendigung der Bauarbeiten viele Menschen

2



3



kommen würden, um am neuen Stausee Erholung zu suchen. Diese Überlegungen dürften auch der Grund für die nachträgliche Elektrifizierung des Anschlußgleises der Agos gewesen sein. Vor Aufnahme eines Personenverkehrs mußten aber erst bestimmte rechtliche Voraussetzungen geschaffen werden. Das Gleis blieb Eigentum der Agos und wurde an die Schleizer Kleinbahn AG verpachtet. Dadurch sicherte sich die Agos als einer der Hauptaktionäre weiteren Einfluß auf die Kleinbahn und zusätzliche finanzielle Einnahmen aus den Pachtgebühren. Das Thüringische Wirtschaftsministerium als Aufsichtsbehörde ergänzte für die Betriebsaufnahme auf dieser Strecke die Genehmigungsurkunde der Schleizer Kleinbahn AG durch einen entsprechenden Nachtrag vom 10. Mai 1932.

Um möglichst viele Talsperrenbesucher für die Bahn zu erfassen, mußte von vornherein jegliche Konkurrenz durch Pkw oder Omnibusse ausgeschaltet werden. Aus diesem Gründe setzte die Agos die Sperrung der Zufahrtstraße zur Sperrmauer durch.

Neben Veränderungen an den Personentriebwagen wurden nun auch neue Verkehrsstellen eingerichtet. Der für den Güterverkehr kaum noch genutzte Übergabebahnhof Gräfenwarth diente nach dem Umbau ausschließlich dem Reiseverkehr.

Aufgrund des noch immer vorhandenen Güterverkehrs für die Baustelle wurde am km 2,1 des Baugleises (vor der Abzweigung des späteren Schwertransportgleises) ein provisorischer Bahnsteig errichtet. Der Bahnhof Sperrmauer entstand erst 1933, als die Anlagen des bisherigen Baubahnhofs nicht mehr benötigt wurden.

Ab 15. Mai 1932 erfolgte ein bedarfsweiser Pendelverkehr zur Sperrmauer. In der Regel fuhr zwischen der Haltestelle Gräfenwarth, wie die Betriebsstelle am Übergabebahnhof bezeichnet wurde, und der Sperrmauer ein Triebwagen, der mitunter durch einen Beiwagen verstärkt worden ist. In den Sommermonaten waren häufig beide Personentriebwagen zusammen mit einem dazwischengestellten Beiwagen eingesetzt. Für den Verkehr auf der Strecke Schleiz—Saalburg (Saale) standen dann immer noch die beiden Gütertriebwagen, die ja auch mit den Personenwagen kuppelbar waren, zur Verfügung. Die Zugzusammenstellung ET + EB + ET ersparte das Umsetzen der Triebwagen in den Endbahnhöfen und ermöglichte bei Bedarf einen ununterbrochenen 20-Minuten-Verkehr.

Gesonderte Fahrpläne für die Strecke zur Sperrmauer wurden nicht veröffentlicht. In den Fahrplänen der Kleinbahn war aber stets ein Hinweis auf den bedarfsweisen Pendelverkehr zur Sperrmauer zu finden.

Allein vom 1. Juli bis 30. September 1932 beförderte die Kleinbahn 118 591 Personen, davon benutzten 68 676 (57,9 %!) die Strecke zur Sperrmauer. 43,1 % der Einnahmen resultierten aus dem Verkehr zur Sperrmauer. Dieses Ergebnis zeigt, daß die Aktionäre der Schleizer Kleinbahn AG durchaus richtig gerechnet hatten.

4



Am 30. November 1932 wurde der Bedarfsverkehr schließlich vollständig eingestellt. Lediglich am 2. Dezember 1932 fuhr noch ein Sonderzug zur Einweihung der Bleilochtalsperre, der ausnahmsweise von Schleiz kam.

1933 liefen die Vorbereitungsarbeiten für die Aufnahme des Verkehrs zur Talsperre bereits auf Hochtouren. Durch umfangreiche Werbemaßnahmen, wie die Herausgabe eines Werbeprospekts und von Fahrplänen in Plakatform hoffte man, noch mehr Fahrgäste zu gewinnen. Bei allen größeren deutschen Verkehrsbüros wurde für den Besuch der Saaletalsperre geworben. Die Fahrplangestaltung erfolgte in engster Zusammenarbeit mit der DRG, verschiedenen Kraftverkehrsunternehmen, der Betriebsleitung Saaletalsperre, dem Schiffahrtsunternehmen auf dem Stausee und sonstigen am Verkehr interessierten Stellen.

Ab 1934 wurden die beiden Gütertriebwagen zum Transport von Sonderzügen der DRG eingesetzt. Dazu berichtete der Vorstand im Geschäftsbericht 1933, „... daß durch eine neuere Schaltung für zwei gekuppelte Gütertriebwagen die Zugkraft zur Förderung größerer Zugeinheiten gesteigert werden konnte."

Es handelte sich bei dieser Schaltung allerdings nicht um eine Vielfachsteuerung, sondern um eine Art Befehlsschaltung. Kontrollampen zeigten dem Führer des zweiten Triebwagens an, welche Fahrstufe er jeweils einzuschalten hatte.

Der Pendelverkehr zur Bleilochtalsperre wurde danach jedes Jahr entsprechend der Witterung zwischen März und Mai aufgenommen und im Oktober bzw.

4 Schwerlastfahrt zur Bleilochtalsperre in den 60er Jahren. Für solche Transporte waren stets zwei Gütertriebwagen erforderlich.
Foto: H. Klein, Saalburg (Saale)

5 Diese relativ schlechte Aufnahme ist ein Dokument vom Betriebsgeschehen im Baubahnhof an der Bleilochtalsperre. Im Vordergrund die erwähnte T 9³ mit einem DRG-Güterwagen, dahinter die drei 900-mm-spurigen Bauloks.
Foto: Sammlung Verfasser

6 Gleisanlagen
a) Bahnhof Gräfenwarth um 1932 ⟨1⟩ ⟨2⟩ ⟨3⟩
b) Übergabebahnhof (spätere Haltestelle Gräfenwarth) ⟨1⟩ ⟨2⟩ ⟨3⟩
c) Baubahnhof an der Talsperre ⟨1⟩ ⟨2⟩ ⟨3⟩
d) Bahnhof Sperrmauer mit dem Schwerlasttransportgleis (Handskizze von Dr. Pasold, Schleiz)

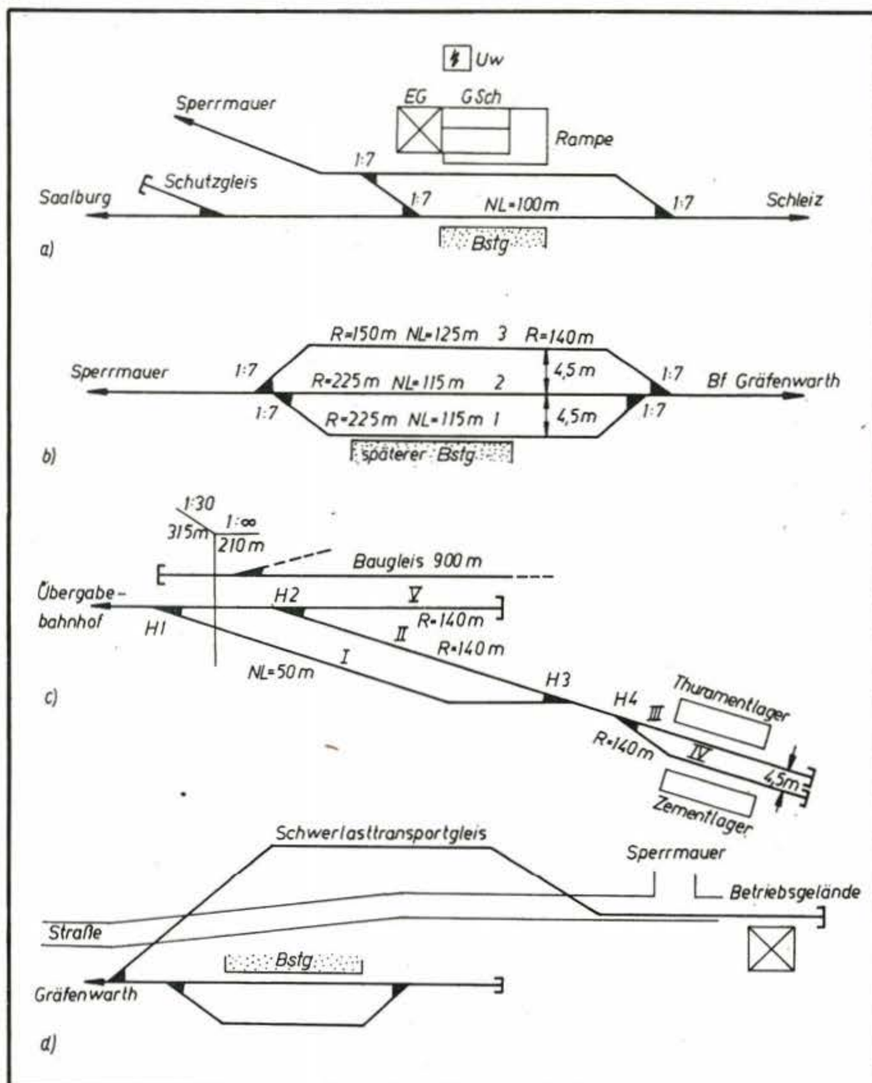
November offiziell eingestellt. Offensichtlich war die Kleinbahn AG aber bestrebt, möglichst viele Talsperrenbesucher zu erfassen, denn auch in den Winterfahrplänen wurde auf den Anschluß zur Sperrmauer hingewiesen, allerdings mit der Einschränkung „nur bei Bedarf".

Der Personenverkehr zur Sperrmauer entwickelte sich bis 1938 recht gut und

5



6



verbesserte die ungünstige finanzielle Lage der Kleinbahn. Im Jahre 1939 trat allerdings aufgrund der verstärkten Kriegsvorbereitung des deutschen Faschismus ein starker Rückgang ein. Mit Kriegsausbruch am 1. September 1939 mußte der Reiseverkehr zur Sperrmauer sofort eingestellt werden. Die Kraftverkehrsunternehmen konnten wegen Kraftstoffmangel keine Besucher mehr nach Gräfenwarth bringen, und auch die Besichtigung der Talsperrenanlagen wurde nicht mehr gestattet. Damit endete ein interessantes Kapitel in der Geschichte der Strecke Schleiz—Saalburg (Saale).

Strecke als Anschlußgleis zum Bleilochkraftwerk

Von nun an wurden nur noch Kohle zu Heizzwecken und schwere Ausrüstungsteile für das Kraftwerk befördert. Zu diesem Zweck entstand schon 1932 ein sogenanntes Schwertransportgleis. In den Jahren 1945 und 1947 gab es noch einmal ernsthafte Versuche, den Personenverkehr zur Bleilochtalsperre wieder aufzunehmen. So sah der erste Nachkriegsfahrplan vom 28. Mai 1945 täglich vier durchgehende Züge Schlweiz—Gräfenwarth—Sperrmauer und in der Gegenrichtung drei Züge vor. Die Verbindung Gräfenwarth—Sperrmauer wurde aber nachträglich wieder gestrichen. Ein Personenverkehr kam nie wieder zustande. Lediglich der frühere Übergabebahnhof Gräfenwarth wurde noch einmal genutzt, als die Kleinbahn AG hier eine Behelfswagenhalle errichtete, da die Wagenhalle in Saalburg (Saale) durch die gesprengte Wetterabrücke nicht erreichbar war. Der Abbau dieser Behelfswagenhalle erfolgte nach der Wiedereröffnung der Wetterabrücke im September 1947. Die ebenfalls nicht mehr benötigten Nebengleise des früheren Übergabebahnhofs verschwanden im Jahre 1948.

Nach Übernahme der Kleinbahn durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 wurde die gesamte Strecke Gräfenwarth—Sperrmauer eine Anschlußbahn.

Der ehemalige Bahnhof Sperrmauer wurde Anfang der 50er Jahre abgebaut. Schwertransporte mit Hilfe achtachsiger Tiefladewagen erfolgten nach wie vor, nur mußten die beiden Gütertriebwagen von nun ab bereits am Bahnhof Gräfenwarth umsetzen und den Tiefladewagen über die gesamte Strecke bis zum Kraftwerk schieben. Derartige Schwerlastfahrten fanden noch bis 1967 statt. Ein Jahr später wurde das Anschlußgleis abgebaut.

Quellenangaben

(1) Akten des Stadtvorstandes Schleiz, betreffend den Bau der Kleinbahn Schleiz—Möschlitz—Saalburg—Ebersdorf (Staatsarchiv Weimar).
(2) Akten des Thüringischen Kreisamtes Schleiz, betreffend die „Vereinigung zur Förderung von Talsperren im oberen und mittleren Saalegebiet" (Staatsarchiv Weimar).
(3) Akten des Thüringischen Ministeriums für Inneres und Wirtschaft, betreffend den Bau der Kleinbahn Schleiz—Saalburg—Ebersdorf (Staatsarchiv Weimar).
(4) Kreisamtmann Töpel: Vom Verkehrswesen; Festschrift 700 Jahre Stadt Schleiz — 1232 bis 1932, herausgegeben im Auftrage des Festausschusses von Robert Hähnel, Schleiz 1932
(5) Paul, Horst: Saaletalsperren, VEB F. A. Brockhaus Verlag, Leipzig 1972
(6) Weise, Hans-Joachim: 50 Jahre Strecke Schleiz—Saalburg (Saale); der modelleisenbahner [Berlin] 29 (1980) 6, S. 158—162
(7) Gespräch mit Herrn Hans Klein, Saalburg, Januar 1982
(8) Briefwechsel mit Herrn Hubert Fichtelmann, Schleiz, Januar/Februar 1982
(9) Briefwechsel mit Herrn Dr. Otto Pasold, Stadtarchivar Schleiz, 1975 bis 1980

kurzmeldungen

Lok-einsätze

Bw Brandenburg
Im Bw Brandenburg sind die 52 8018, 52 8127 (Heizlok), 528135, 528137, 528156, 528158 (Raw), 528159, 528161, 528167, 528176 (Heizlok), 528178, 528181 (abgestellt), 528182 und 528184 stationiert.
Reservezwecken dienen die Dampfloks 50 3684 und 50 3701 (ex Bw Salzwedel).
Die Loks 52 8131, 52 8140, 52 8164, 52 8172 und 52 8179 wurden an das Bw Salzwedel abgegeben.
Im August dieses Jahres wurden die 03 2151 (abgestellt in Berlin Lichtenberg) sowie die 03 2105 und 03 2235 (Bw Güsten) in Brandenburg zerlegt.
Vom Bw Brandenburg werden folgende Züge mit o.g. Maschinen bespannt:
Strecke Roßlau—Belzig—Brandenburg—Neustadt (Dosse)
P 19236 Bn ab 14.29 Uhr, an Nst 16.44 Uhr; Güterzüge: Nst ab 18.22 Uhr, an Bat 20.53 Uhr; Belzig ab 14.51 Uhr, BnS von 16.08 Uhr bis 16.50 Uhr, Bohnenland von 17.10 Uhr bis 18.03 Uhr, Barsikow ab 20.09 Uhr, in BnS Lokwechsel und Vorspann 111; Belzig ab 6.05 Uhr, Bat an 8.15 Uhr; Bat ab 8.46 Uhr, Belzig von 10.01 Uhr bis 10.56 Uhr.
Strecke Magdeburg—Berlin
N 64722 Bn ab 5.29 Uhr, Genthin von 7.45 Uhr bis 8.47 Uhr, Burg von 10.12 Uhr bis 10.40 Uhr, an Magdeburg-Rothensee 12.03 Uhr; Magdeburg-Buckau ab 15.29 Uhr, Wusterwitz von 16.47 Uhr bis 17.30 Uhr, Bn an 17.51 Uhr; Magdeburg-Buckau ab 13.59 Uhr, Bn an 15.50 Uhr; Bn ab 10.20 Uhr nach Seddin.
Legende:
Bat—Brandenburg Altstadt, Bn—Brandenburg, Nst—Neustadt (Dosse), BnS—Stahlwerk Brandenburg (Anschluß).
Fr. (Anfang Oktober 1983)

Bw Bautzen
Das Bw Bautzen übernahm vom Bw Sangerhausen die Dampflok 52 8148. Die Loks 52 8138 und 52 8193 wurden in das Raw Meiningen überführt.
Fi. (Anfang September 1983)

Bw Güsten
Planmäßig werden die Dampfloks 41 1103, 41 1132, 41 1159, 50 3580 und 50 3656 im Bw Güsten eingesetzt. Als Reserveloks dienen die 41 1025, 41 1303, 50 3564, 50 3639, 50 3695, 44 1569, 44 2569 und 44 2663.
Gr. (Anfang Oktober 1983)

Est Blankenburg des Bw Halberstadt
In der Einsatzstelle Blankenburg sind zur Zeit die Dampfloks 50 3703, 50 3706 und 50 3632 beheimatet.
Qu. (Mitte Oktober 1983)

Est Lübbenau
Zum Bestand dieser Einsatzstelle gehören die 44 1106, 44 1570, 03 2060 (ohne Gestänge), 52 8078, 52 8091 sowie die 52 8002 und 52 8169 (beide kalt abgestellt).
Di. (Ende September 1983)



Seit dem 5. September 1983 verkehrt der neue S-Bahn-Zug der BR 270 als Vollzug (8 Wagen) im Regelbetrieb auf der Relation Erkner—Berlin Friedrichstraße—Königs Wusterhausen und zurück.
In den vorangegangenen Wochen und Monaten wurde er einer intensiven Erprobung unterzogen. Neben den meßtechnischen Untersuchungen erfolgten eine Probezerlegung im Heimat-Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide und das Erarbeiten technologischer Abläufe in der Instandhaltung. Zeitweise verkehrte auch ein Halbzug (4 Wagen) in einem gesonderten Zuglauf zur Beförderung von Fahrgästen.
Das Foto entstand am 5. September 1983 im Bahnhof Ostkreuz.
Foto: H.-J. Hütter

Est Rathenow
In der Einsatzstelle Rathenow des Bw Stendal war die Lok 50 3678 bis 16. April 1983 vorhanden. Seitdem steht die 50 3672 zur Verfügung und befördert einen Nahgüterzug nach Neustadt (Dosse) und zurück.
Di. (Ende Oktober 1983)

Bw Rostock
Anfang Oktober wurde der Dampflokumlauf geändert. Hier die jetzt verbindlichen Fahrzeiten:
0.47 Uhr ab Gbf Rostock-Altstadt, an Warnemünde Werft 1.54 Uhr, weiter als Leerfahrt nach Warnemünde (Vorheizen von Doppelstockzugeinheiten), 6.07 Uhr ab Warnemünde mit P 12247 nach Rostock Hbf; 8.00 Uhr Leerfahrt zum Gbf Rostock-Altstadt, ab 8.59 Uhr mit Güterzug nach Warnemünde Werft (an 10.43 Uhr). Danach wird die Lok nach Bedarf eingesetzt. So fuhr beispielsweise am 22. Oktober 1983 die 50 3538 den D 321 von Warnemünde nach Rostock.
Mei. (Ende Oktober 1983)

BR 50.0
Die Loks 50 0001, 50 0015, 50 0018, 50 0022, 50 0042, 50 0044, 50 0046 und 50 0055 wurden in Meyenburg abgestellt. Im Bahnhof Perleberg Süd sind außer den im Heft 11/83 genannten Maschinen noch folgende Loks abgestellt: 50 0008, 50 0021 und 50 0067.
Mei. (Anfang Oktober 1983)

Holger Neumann (DMV), Halle-Neustadt

Neue Schmalspurlokomotive der DR

Seit April 1983 ist auf der Industriebahn Halle ein neues Triebfahrzeug im Einsatz. Es handelt sich hierbei um die im Raw „Ernst Thälmann" Halle auf Meterspur umgespurte ehemalige Kö 4028. Sie trägt die Nr. 199 003" und löste die 199 003' (ex Kö 6501) ab. Das wurde notwendig, weil die frühere Kö 6501 in ihrer Bedienung sehr aufwendig ist (schlechte Sicht durch schmales Führerhaus; Wurfhebelbremse) und Ersatzteilmangel besteht. Daher diente diese Maschine ausschließlich als Reserve für die 199 004 (ex Kö 6502).
Durch die 199 003" verbessern sich die Arbeitsbedingungen für das Lokpersonal. Zu nennen wäre dabei vor allem die höhere Zugkraft und die bessere Streckensicht, besonders bei geschobenem Rollbockwagen.
Die Kö 4028 gehörte zu einer Serie von 32 Lokomotiven, die Anfang der 50er Jahre im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg nach dem Muster der Kö Leistungsgruppe II gebaut wurde. Die Nummern dieser Serie waren ebenfalls Zweitbesetzungen (4001—4032).
Während die 199 003" (ex Kö 4028) ständig im Einsatz ist, dient die 199 004 (ex Kö 6502) nun Reservezwecken.
Die 199 003' (ex Kö 6501) war Anfang Mai 1983 noch im Industriebahnhof Halle abgestellt.


modell eisenbahner poster
Lok 199 003''
in Halle (Saale)
Foto: J. Steckel
Halt für Rangierfahrten
199 003-5

Sonderfahrten durch den Thüringer Wald...

...sind seit vielen Jahren eine besondere Tradition. Gleich zweimal verkehrte im Februar 1983 ein von den Loks 94 1292 bis 95 1027 gezogener Sonderzug von Erfurt über Suhl, Schleusingen, Themar nach Rauenstein und zurück.
Auch 1984 werden Sonderfahrten im Winter stattfinden, die zweifellos besonders reizvoll sind. Wir werden darüber noch genauer berichten.

1 Lokwechsel in Themar. Erstmalig nach dem Umbau auf Rostfeuerung befördert die 95 1027 einen Sonderzug des DMV.

2 Der von der Lok 92 1292 gezogene Sonderzug 24891 mit rund 500 Eisenbahnfreunden verläßt den Hirschberger Viadukt.

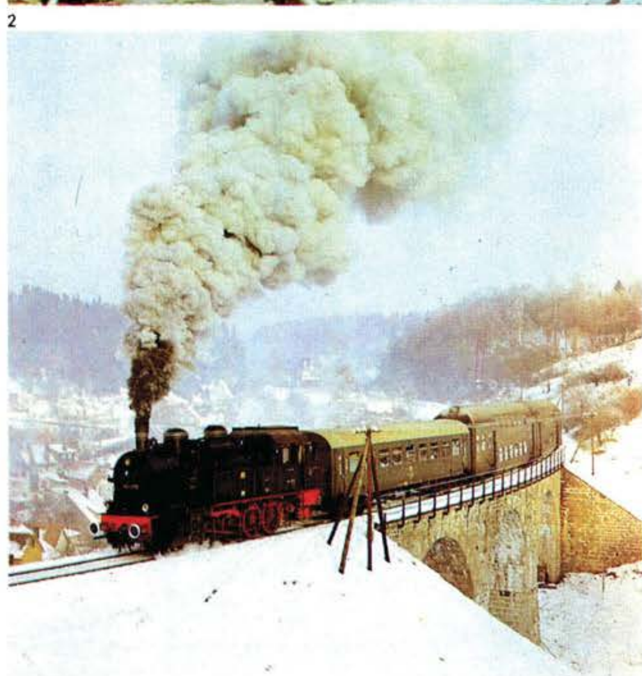
3 Der Sonderzug am Haltepunkt Zollbrück. Trotz des trüben Wetters wurden unzählige Meter Film dafür genutzt, um die unvergessene Fahrt im Bild festzuhalten.

Fotos: W. Drescher, Jena

1



2



3



Hans-Joachim Kirsche, Berlin

20 000 Dampflok-Nummern in einem Zugriff

Wer Lokomotivstatistik betreibt — sei es für die Maschinen einer einzigen Baureihe, für die Lokomotiven einer bestimmten Direktion oder für alle Maschinen einer Bahnverwaltung —, kommt nicht umhin, sich mit Bezeichnungssystemen, Lieferlisten, Stationierungsverzeichnissen, Bestandsnachweisen und Umzeichnungsplänen zu beschäftigen.

Ein Verzeichnis dieser Art, das mit etwa 20 000 nummernmäßig erfaßten Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wohl die reichhaltigste Bestandsliste deutscher Dampflokomotiven überhaupt ist, erschien vor kurzem als Reprint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen: der 3. und endgültige Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft aus dem Jahre 1925.

In ihm sind alle Dampflokomotiven erfaßt, die mit Übernahme der ehemaligen deutschen Länderbahnen Preußen-Hessen, Sachsen, Bayern, Baden, Württemberg, Mecklenburg und Oldenburg durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in deren neues Nummernschema eingeordnet wurden. Der Plan nennt dabei von jeder Lokomotive die Nummer (und wo zutreffend die Direktion) bei der Länderbahn sowie die Reichsbahn-Betriebsnummer, ferner die Lieferfirma, die Fabriknummer und das Baujahr jeder Maschine.

An zwei Bildbeispielen soll das Arbeiten mit dem Umzeichnungsplan veranschaulicht werden:

In der Sammlung des Verfassers befindet sich das Foto von einer bayerischen 3/6-Schnellzuglokomotive mit der Nummer 3623 (Bild 1).

Das Foto muß also vor der Umzeichnung im Jahre 1925 aufgenommen worden sein. Mit Hilfe des Umzeichnungsplanes ist zu ermitteln, daß die abgebildete Maschine von der Firma Maffei im Jahre 1911 unter der Fabriknummer 3166 gebaut wurde und daß sie bei der Umzeichnung die Betriebsnummer 18 418 erhielt. Die Suche nach einem Foto, auf dem die Schnellzuglokomotive mit dieser Betriebsnummer abgebildet ist, war erfolgreich: es war im Lokomotivbildarchiv Weisbrod zu finden und wurde im Dampflok-Archiv 1, Baureihen 01 bis 39 (3. Aufl. 1982), Seite 148, veröffentlicht (Bild 2).

Auf einer Ansichtskarte (Bild 3) ist eine sächsische Tenderlokomotive der Gattung I TV mit der Nummer 1388 abgebildet. Wie aus dem Umzeichnungsplan zu entnehmen ist, wurde diese Lokomotive im Jahre 1913 von der Sächsischen Maschinenfabrik AG, vorm. Hartmann, unter der Fabriknummer 3680 gebaut und kam im Jahre 1925 zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, wo sie die Betriebsnummer 98 011 erhielt. Welche Veränderungen diese Lokomotive in ihrem äußeren Erscheinungsbild während der etwa 50 Jahre zwischen beiden Aufnahmen erfahren hat, zeigt das Foto der 98 011, das die Fotografin Dreyer Anfang der 60er Jahre aufnahm. Wer sich also der Dampflok-Statistik der Länderbahn- und DRG-Zeit verschrieben hat, findet in dem zweibändigen Nachdruck des handgeschriebenen Originals des Umzeichnungsplanes von 1925 die Fundgrube für seine weiteren Recherchen.

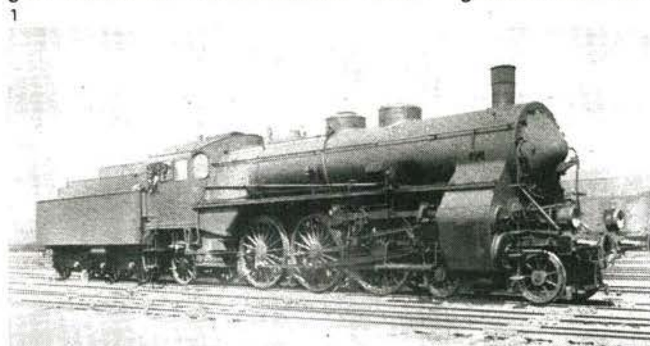
1 2'C1'-h4v-Schnellzuglokomotive der Bayerischen Staatsbahn, Gattung S 3/6, erbaut von Maffei 1911, Fabriknummer 3166. Betriebsnummer Bayern 3623.
Foto: DLA/Kallmünzer, Sammlung Kirsche

2 2'C1'-h4v-Schnellzuglokomotive der Deutschen Reichsbahn, Betriebsnummer 18 418, erbaut von Maffei 1911, Fabriknummer 3166.
Foto: Lokomotivbildarchiv Weisbrod

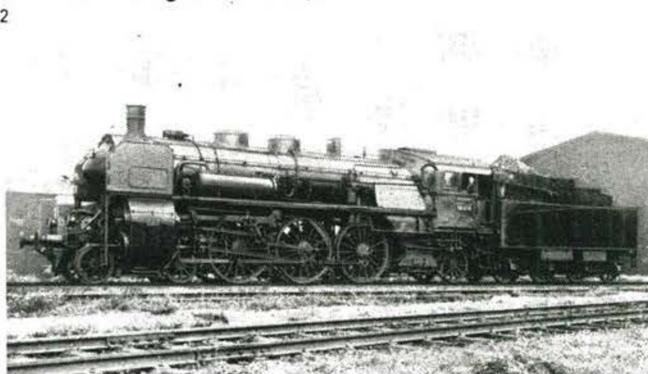
3 B'B'-n4v-Tenderlokomotive der sächsischen Staatsbahn, Gattung I TV, erbaut 1913 von Hartmann, Fabriknummer 3680. Betriebsnummer Sachsen 1388.
Foto: Sammlung Kirsche

4 B'B'-n4v-Tenderlokomotive der Deutschen Reichsbahn, Betriebsnummer 98 011, erbaut 1913 von Hartmann, Fabriknummer 3680.
Foto: Dreyer

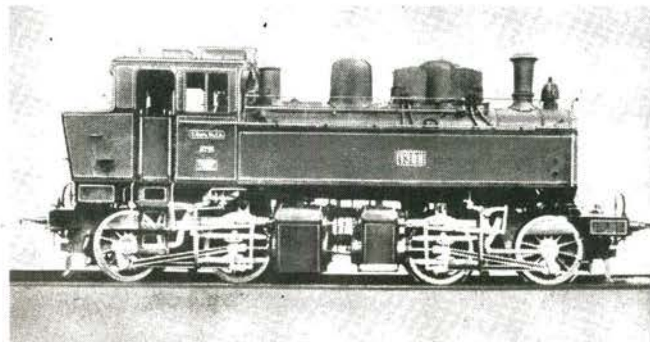
1



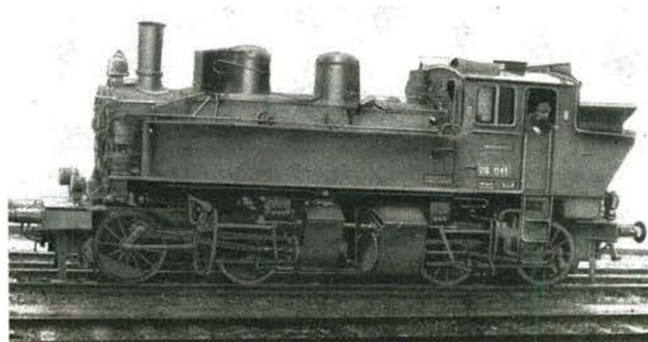
2



3



4



Erich Preuß (DMV), Berlin

Meyer oder Meyer?

Häufig ist in der Literatur vermerkt, daß die Gelenklokomotiven der Bauart Meyer vom sächsischen Maschinenmeister Georg Meyer konstruiert worden seien. Wie bereits in ⟨1⟩ angegeben, handelt es sich dabei um einen Irrtum, konstruierte doch die erwähnte Gelenklokomotive der Elsässer Jean Jacques Meyer. Nach den Veröffentlichungen in den Heften 1 (S. 4 bis 6) und 2 (S. 13 bis 15) 1983 unserer Zeitschrift erreichten uns immer wieder Zuschriften mit der Frage, wer nun diese beiden Meyer gewesen seien.

Jean Jacques Meyer, so lesen wir in einem Lexikon ⟨2⟩, lebte von 1804 bis 1877 und wurde durch Steuer- und Schiebereinrichtungen für Dampfmaschinen bekannt, die er in einer eigenen Fabrik herstellen ließ. Außerdem soll J. J. Meyer laut ⟨2⟩ in Wien eine Lokomotivfabrik gegründet haben, was aber absolut falsch ist.

Er war aber der Erfinder der Doppelschieber- (Expansionsschieber-) Steuerung, die erstmals im Jahre 1841 bei der 1A1-Lokomotive „MULHOUSE" (Typ „Patentee") angewandt und zunächst nur bei der Paris-Versailler Bahn, später auch auf anderen Strekken erprobt wurde.

Im Jahresbericht der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hieß es 1843: „Wir haben mehrfach Versuche mit Expansionsvorrichtungen an den Maschinen eingeleitet und zugleich an die Herren Rollé und Schwilgué als Bevollmächtigten des Herrn Mayer aus Mühlhausen das Lokomotiv-‚Saturn' zur Ausarbeitung übergeben, welche nunmehr bald vollendet sein wird. Mittlerweile hat aber der Erfinder Herr Mayer eine in seiner Fabrik angefertigte Lokomotive mit Namen ‚MÜHLHOUSE' auf seine Kosten hierher gesendet, und es sind auf sein Ansuchen durch mehrere Wochen Probefahrten auf unserer Bahn mit den Personen- und Lastentrains gemacht worden, die ein sehr befriedigendes Resultat lieferten." ⟨3⟩

(Die unterschiedlichen Schreibweisen des Lokomotivnamens und des Herrn Meyer sind in diesem Zusammenhang unwesentlich.)

Von Helmholtz und Staby beschreiben die Vorteile dieser Expansionssteuerung: ⟨4⟩ „Bei allen Füllungsgraden waren die Dampfkanäle des Grundschiebers voll geöffnet, das lineare Voreilen war stets das gleiche, die Dampfkompression konstant, das Ausströmen des Dampfes begann stets bei der gleichen Winkelstellung der Steuerung. Deshalb war die Meyer-Steuerung unter den deutschen Dampflokomotiven recht verbreitet, wenn auch das im Dampfraum des Schieberkastens liegende Schraubengewinde schnell verrostete.

Nach dieser Steuerung nannte Meyer seine 1840 in Mühlhausen gegründete Lokomotivfabrik „Expansion".

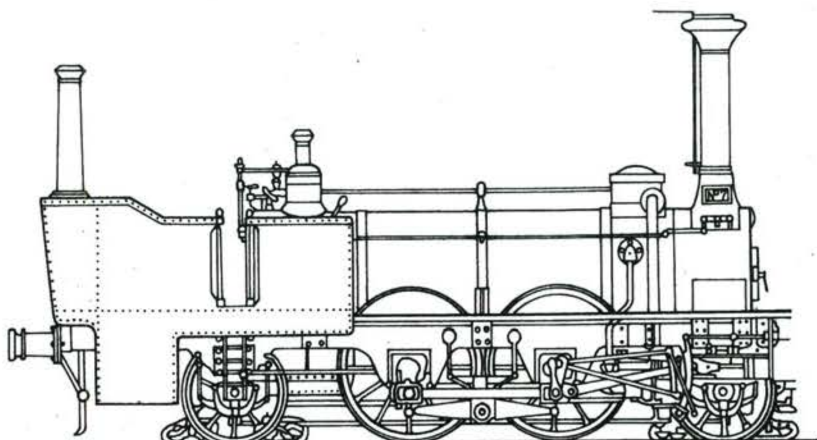
In reichlich sieben Jahren dürften aus dieser Fabrik mehr als 100 Lokomotiven gekommen sein, und das bei scharfer Konkurrenz, namentlich in Frankreich!" Es folgte der Zusammenbruch des Werkes, und A. Koechlin übernahm den Betrieb. Meyer ging 1847 als Zivilingenieur nach Paris. In dieser Eigenschaft entwarf er 1855 für die 1740-mm-spurige Paris-Sceaux-Bahn eine 1B1-Tenderlokomotive mit Lenkrädern. Die auf fester Achse lose sitzenden Laufräder wurden auf beiden Seiten von einem vierachsigen Drehgestell eingestellt, dessen Räder um etwa 30° schräg an den inneren Schienenköpfen liefen.

Zweifellos waren diese Maschinen kurios. Aber hier führte Meyer Lagerhalskurbeln aus, wofür er ein französisches Patent erhielt. Zwei Jahre später erschienen sie als „Hallsche Kurbeln". (!) Dafür erfand Meyer zum zweiten Male jene Bauart von Gelenklokomotiven, die von Günther 1851 gebaut, als „WIENER NEUSTADT" beim Semmering-Wettbewerb großes Aufsehen erregte. 1861 erhielt Meyer dafür das Patent. Erst 1868 baute die „Compagnie Fives-Lille" eine B'B'-Gelenklokomotive, deren Ausführung später als Meyer-Lokomotive in die Fachwelt einging. Der Erstling „L' AVENIER" fuhr zur Probe auf der Großen Luxemburger Eisenbahn und kam über Umwege an die Charente-Bahn. Nachdem jene 1878 verstaatlicht worden war, verschrottete man die Meyer-Lokomotive. Sie war ein Außenseiter und gegenüber normalen D-Lokomotiven zu kostspielig.

Typisch für die Meyer-Bauarten sind die — im Unterschied zur Bauart Single-Fairlie oder Double Fairlie — in Maschinenmitte zueinander angeordneten Zylinder.

Die Meyer-Bauart wurde zum Hauptkonkurrenten der Fairlie-Lokomotive; erst die Mallet-Lokomotiven verdrängten die Bauart Meyer. Deshalb ist es

1



1 Unmaßstäbliche Skizze von der Lokomotive Nummer 7 der Paris-Sceaux-Bahn mit Lenkrädern. Die Maschine wurde von Jean Jacques Meyer konstruiert.

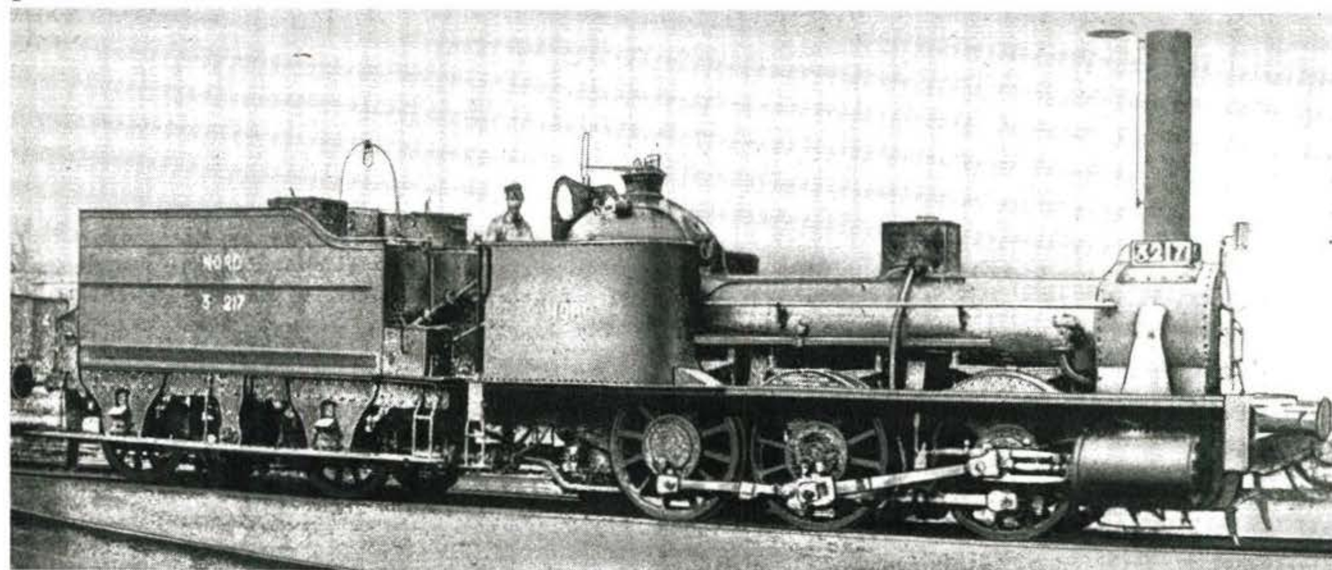
2 C-Güterzuglok der französischen Nordbahn mit Meyer-Steuerung. Sie wurde 1846 von der Maschinenfabrik Expansion in Mühlhausen (Elsaß) gebaut und erhielt die Fabrik-Nr. 66.

3 Gelenklokomotive der Bauart Meyer (DR-Nr. 99604, Hartmann 1914/3792) am 25. Juli 1967 vor einem abfahrbereiten Personenzug nach Oberrittersgrün in Grünstädtel. Am 14. November 1968 ausgemustert, wurde sie nicht rekonstruiert. 1970 erfolgte der Verkauf an die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) nach Bochum.

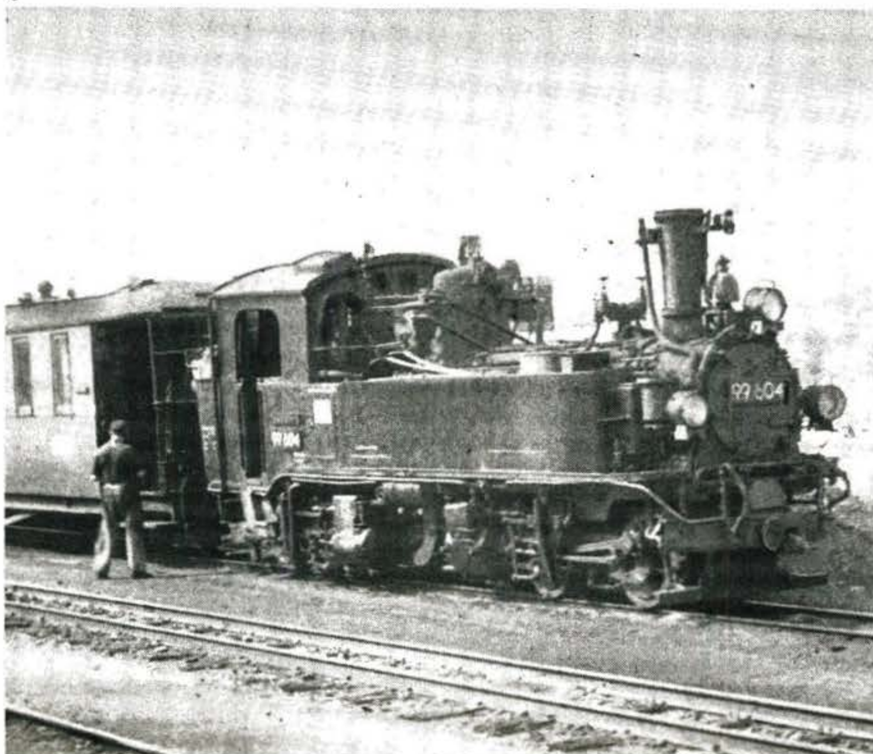
Bilder 1 und 2: Sammlung Verfasser
Bild 3: W.-D. Machel, Potsdam

falsch, das Haupteinsatzgebiet der Meyer-Lokomotiven nur in Sachsen zu suchen. Sie waren in Frankreich, Belgien und auf Werkbahnen sehr verbreitet. Daß diese Gelenklokomotiven sich auf Schmalspurbahnen bewährten, soll nach Ostendorf ⟨5⟩ am günstigeren Verhältnis von Länge und Schwerpunktlage gelegen haben, da die Regelspurlokomotiven zum Schleudern neigten. Ohnehin standen für Strecken mit engen Gleisbögen Tenderlokomotiven mit beweglichen Gölsdorf-Achsen bereit.
In den USA gab es „Improved Meyer"-Loks mit einem um 180° gedrehten hinteren Drehgestell. Die Bauart „Du Bousquet" war in Frankreich, Spanien und China üblich. Diese Meyer-Tenderlokomotiven verfügten über Laufachsen zwischen den Zylindern. Auf die Kitson-Meyer-Loks ist bereits in ⟨1⟩ ausführlich eingegangen worden. Nach Chile gingen von 1911 bis 1913, benannt nach den Plänen des Sir Harry Livesey, sechs Livesey-Meyer-Lokomotiven. Aufgrund der besseren Zugänglichkeit zu den Triebwerksteilen erhielten sie keine seitlichen Wasserkästen, dafür aber einen Wasserwagen. Daß, sofern Gelenklokomotiven gefordert wurden, die „Mallets" und die „Garratts" das Rennen machten, lag nur an den geringen Kohlen- und Wasservorräten, die die Meyer-Lokomotiven aufnahmen.
In Frankreich gedenkt man des Lokomotivschöpfers Meyer, indem die Société des Ingenieurs Civile des France den Jean-Jacques-Meyer-Preis verleiht. Übrigens erhielt ihn André Chapelon für die 1936 verfaßte Denkschrift über die Verbesserungen der Dampflokomotive.
Mit all dem hatte also der sächsische Georg Meyer nichts zu tun. Er wurde erst 1866 geboren, war also niemals der Inhaber des 1861 auf diese Lokomotive erteilten Patents. Es mag sein, daß er, im Range eines Regierungsbaumeisters bei den K. Sächs. Sts. E.B., auf den Einsatz der schmalspurigen Gelenklokomotive Bauart Meyer Einfluß nahm oder ihn förderte.
Vom 1. Juli 1919 an wurde er bei der Generaldirektion Dresden Nachfolger Robert Heinrich Lindners und Direktionsmitglied für Fahrzeuge und maschinelle Anlagen. 1924 kam Georg Meyer als Vertreter Sachsens in den Fachausschuß Lokomotiven der DRG (bis 1926) und wurde Mitglied im engeren Lok-Normen-Ausschuß. 1931 trat er in den Ruhestand!

2



3



Quellenangaben
⟨1⟩ Pochadt, Helmut: Lokomotiven mit beweglichen Triebwerken; modelleisenbahner [Berlin], 32 (1983) 1, S. 4—6
⟨2⟩ Wer-Was-Wann?; Leipzig 1980, Seite 123
⟨3⟩ Die Lokomotive; Wien 8/1918, Seite 180
⟨4⟩ Von Helmholtz/Staby: Die Entwicklung der Lokomotive; Oldenbourg, München, Berlin 1930, Seite 415
⟨5⟩ Ostendorf: Ungewöhnliche Dampflokomotiven von 1803 bis heute; Stuttgart o. J. Seite 118

Ing. Lothar Schultz (DMV), Rostock

100 Jahre Wismar-Rostocker Eisenbahn

Am 22. Dezember 1883 wurde der durchgehende Zugbetrieb auf der Strecke Wismar—Rostock eröffnet. Anläßlich des 100jährigen Bestehens dieser heute nicht unbedeutenden Strecke der Deutschen Reichsbahn entstand nachfolgender Beitrag.

Drei Jahrzehnte nur Projekte

Wie überall im damaligen Deutschen Reich, gab es auch hier im Norden des Landes vor dem Bahnbau ein jahrelanges, zähes Ringen um die Streckenführung durch den küstennahen Landstrich. Wismar war seit dem 12. Juli 1848 an das im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz in Mecklenburg angeschlossen. Rostock konnte ab 12. Mai 1850 über die Strecke Kleinen—Bützow—Schwaan mit der Eisenbahn erreicht werden. Beide Städte verband in jenen Jahren lediglich der Schienenweg über Bützow und Kleinen oder die alte Poststraße über Doberan/Neubukow. Dieser keinesfalls befriedigende Zustand blieb über 33 Jahre bestehen!

Das stärkste Interesse am Eisenbahnbau brachten schon immer die Kleinstädte Neubukow, Kröpelin und Doberan auf. Die kapitalkräftigen Städte Wismar und Rostock zeigten kein ausgeprägtes Interesse, da sie untereinander so gut wie keine wirtschaftlichen Beziehungen hatten. Beide waren unabhängige und sehr reiche Hansestädte. Die Staatsverwaltung in Schwerin hatte nur Interesse am Eisenbahnanschluß von Doberan, denn hier befand sich die Sommerresidenz des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin. Doch gleichzeitig fehlten dem Staat die für den Bau einer entsprechenden Eisenbahn erforderlichen finanziellen Mittel, zumal zahlreiche Wünsche und Vorstellungen nicht unter einen Hut zu bringen waren.

Endlich begann der Bahnbau

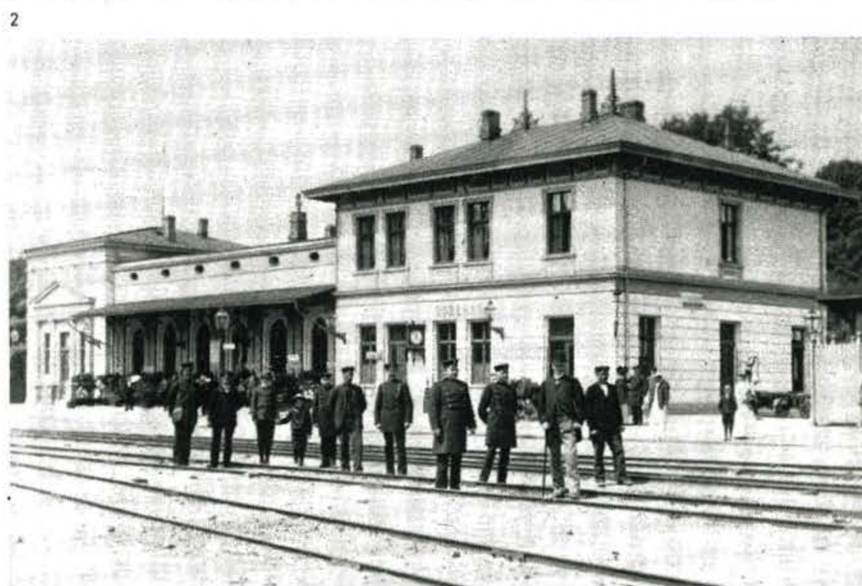
Als dann aber eine Aktiengesellschaft die Geschicke in ihre Hände nahm und den „Segen" der Regierung erhielt, kam der Stein ins Rollen!

Am 19. Juli 1883 erteilte die mecklenburgische Landesregierung der „Wismar-Rostocker Eisenbahn A. G." die Konzession für den Bau und Betrieb der Strecke Wismar—Rostock als Sekundärbahn. Nach der relativ kurzen Bauzeit — der offizielle Baubeginn ist nicht verbrieft — erfolgte die Inbetriebnahme in zwei Etappen. Der erste Bauabschnitt umfaßte die Strecke von Rostock F. F. B. (Friedrich Franz-Bahnhof, heute Güterbahnhof) bis Doberan (heute Bad Doberan). Sie wurde am 27. Juli 1883 eröffnet. Der restliche Abschnitt zwischen Wismar und Doberan ist am 22. Dezember 1883 dem Betrieb übergeben worden. Für den Bau der 58,8 km langen Strecke mußte ein Kapital von 2,07 Mill. Mark aufgebracht werden, wovon 750 000 Mark die beteiligten Städte Neubukow, Kröpelin und Doberan, aber teilweise auch Wismar und Rostock, bereitstellten. Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer Lenz & Co., Stettin, steuerte 711 000 Mark bei. Er übernahm später aufgrund eines Pachtvertrages dann

1



2



1 Das 1857 fertiggestellte Empfangsgebäude der M. F. F. E. in Wismar mit Erweiterungsbau (rechts) für die Gepäck- und Expreßgutabfertigung. Im Bild ist teilweise die Bt-Lok Nr. 502 der ehemaligen Lloydbahn vom Bw Rostock zu sehen. Die Aufnahme entstand im Jahre 1901.

2 Der Bahnhof Doberan in seiner ursprünglichen Ausführung mit reich gestalteter Fassade im Jahre 1903. Links das „Fürstenzimmer", mittig die gastronomisch bewirtschafteten Warteräume II. u. III. Klasse, rechts Dienstráume mit Wohnung im Obergeschoß.

3 Im Jahre 1908 ereignete sich dieser Unfall, als bei Stülow, nahe Doberan, ein von Wismar kommender Personenzug auf den am Anschluß Ziegelei Stülow stehenden Güterzug auffuhr.

4a und 4b Typenplatt-Skizzen der Wagen, die von der Firma Lenz & Co., Stettin für die mecklenburgischen Eisenbahnen geschafft wurden. Die Ausmusterung erfolgte in den 20er Jahren.

Fotos: Sammlung Verfasser

auch die Betriebsführung. Die Militärverwaltung forderte unabhängig vom ursprünglichen Projekt den Umbau der Bahnhöfe in Wismar und Rostock. Dadurch wurden die Baukosten um 230 000 Mark überzogen, die der Staat später beglich.

Die weitere Entwicklung

Von Anfang an erfreute sich die Bahn reger Nachfrage. Aufgrund dessen war das Unternehmen gleich rentabel, und die erzielten Einnahmeüberschüsse gestatteten das Zahlen von Dividenden an die Aktionäre.

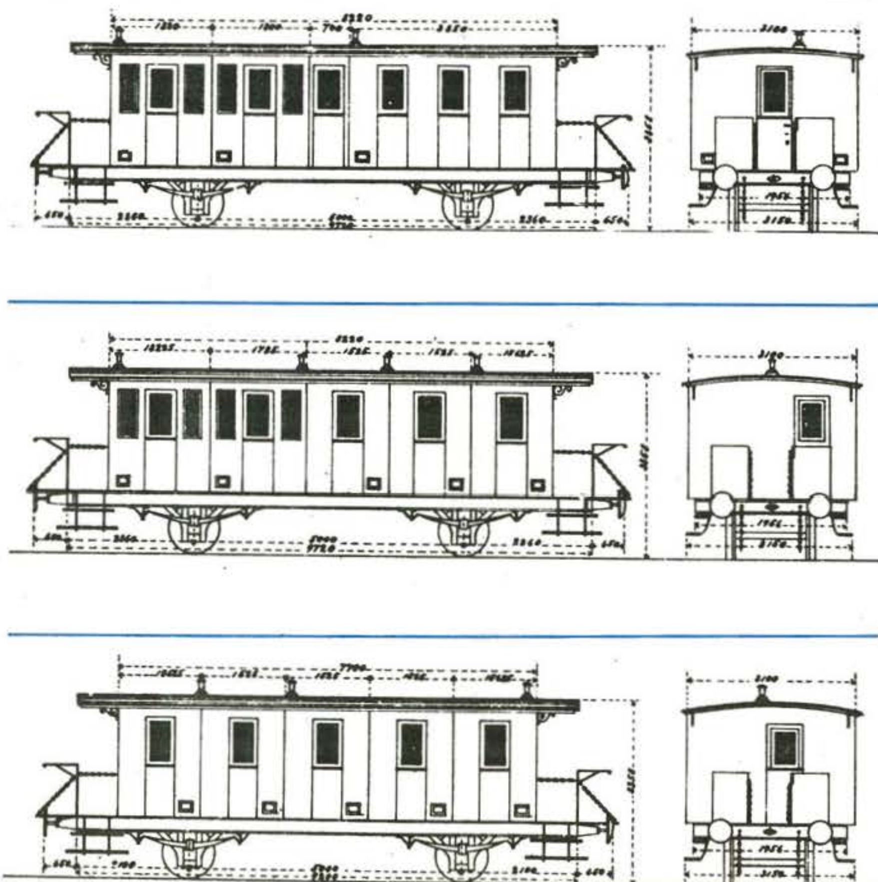
Die 1886 ebenfalls von Lenz & Co. gebaute, 900-mm-spurige und 6,67 km lange Dampfstraßenbahnstrecke von Doberan nach Heiligendamm wurde von der Wismar-Rostocker Eisenbahn verwaltet.

Ein Jahr später entstand als weitere Lenz-Bahn die Verbindung Wismar—Karow. Auf dem 5,42 km langen Streckenabschnitt Wismar—Hornstorf gab es nun eine gemeinsame Betriebsführung. Für die Mitbenutzung mußte die Wismar-Karower Eisenbahn der Wismar-Rostocker Eisenbahngesellschaft Pachtgelder zahlen.

3



4a



Durch Aktienankauf wurde die Wismar-Rostocker Eisenbahn am 13. März 1890 von der Landesregierung übernommen, der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion in Schwerin unterstellt und somit als Staatsbahn [Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn (M.F.F.E.)] weiter betrieben. Auch in den folgenden Jahren war die Strecke Wismar—Rostock ein wichtiger Verkehrsträger.

Bahnanlagen wurden erweitert

Nach Übernahme durch die DRG wurden teilweise Gleisanlagen in Bahnhöfen und Hochbauten erweitert. Die meisten Unterwegsbahnhöfe erhielten Signalausrüstungen, Ein- und Ausfahrsignale bekamen die Kreuzungsbahnhöfe. Teilweise wurden die Weichen auf Fernbedienung umgestellt. Analog der Strecke Stralsund—Rostock sollten 1926 zwischen Wismar und Rostock betriebliche Veränderungen erfolgen, wozu auch der Teilausbau von Rostock bis Doberan zur eingleisigen Hauptbahn gehören sollte. Die Weltwirtschaftskrise verhinderte diese Pläne.

Nach dem zweiten Weltkrieg

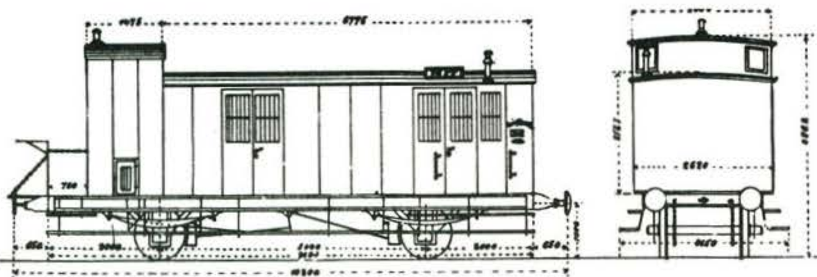
Eine besondere Bedeutung erhielt die Strecke von 1945 bis 1948. Über sie wurde ein Großteil des Nord-Südverkehrs abgewickelt, da die Strecke Rostock—Schwaan demontiert war und nach Güstrow/Bützow keine Verbindung bestand. Der Reiseverkehr stieg in den 50er Jahren durch den Aufbau des betrieblichen und gewerkschaftlichen Erholungswesens im Küstenbereich stark an. So sind, um die Anschlüsse zu den Erholungsorten herzustellen, auch mehrere Schnellzüge über diese Strecke geleitet worden. Um 1970 wandelte sich das Bild, es verkehren seitdem nur noch Saisonschnellzüge zwischen Wismar und Rostock. Im ganzjährigen Tagesverkehr wurden zwei Eilzugpaare der Ost-West-Relation Wismar—Rostock—Stralsund eingeführt. Die Streckengeschwindigkeit von 50 km/h kann aufgrund von Neigungs-, Sicht- und Krümmungsverhältnissen nicht durchgängig ausgefahren werden.

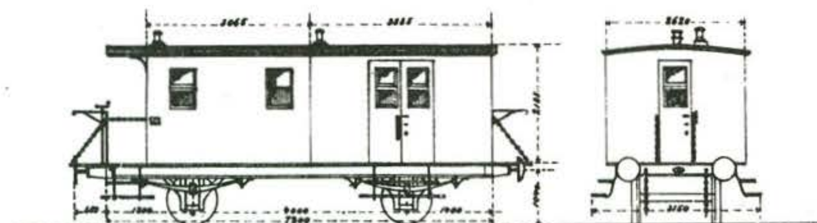
Im Güterverkehr ist nach dem zweiten Weltkrieg zunächst die lokale Bedeutung bis zum Ausbau der Seehäfen nach 1955 erhalten geblieben. Von diesem Zeitpunkt an wurde es erforderlich, auch Durchgangsgüterzüge zu fahren, die im Programm der Hafenzu- und -abfuhr sowie Leerwagenregulierung eine besondere Bedeutung erlangten.

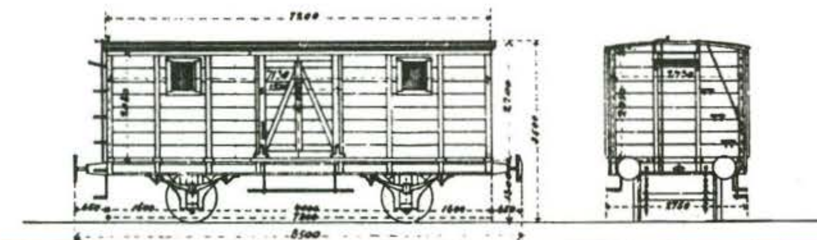
Um die Güterumschlagsprozesse zu

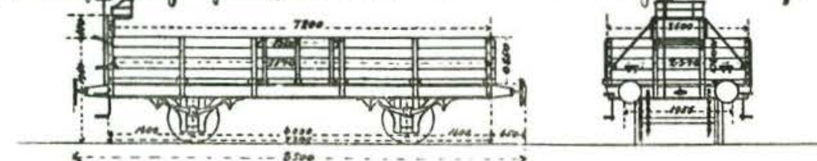
rationalisieren, die Streckenkapazität zu erhöhen und die Wagenumlaufzeiten zu senken, erfolgten von 1968 bis 1970 mit der Knotenbildung im Wagenladungsverkehr weitere Rationalisierungsmaßnahmen. Dadurch entfielen zahlreiche Güterladestellen und Gütertarifbahnhöfe. Durch die seit 1980 verstärkten Bemühungen zur Transportverlagerung von der Straße auf die Schiene ist der Güterumschlag auf den Knotenbahnhöfen weiter angestiegen. In der Perspektive ist vorgesehen, die Streckengeschwindigkeit auf dem Abschnitt Rostock—Bad Doberan von 50 auf 60 km/h zu erhöhen.

4b









Bahnanlagen

In Wismar und Rostock errichtete die Bahngesellschaft keine eigenen Hochbauten. Auf Vertragsbasis wurden kommerzielle und technische Anlagen mitgenutzt. Alle ländlichen Bahnhöfe entstanden nach einem Typenblatt in eingeschossiger, nicht unterkellerter, kombinierter Backstein- und Fachwerkbauweise. Neben dem Dienst- und Warteraum gab es noch eine bescheidene Wohnung für den Stationsbeamten und einen kleinen Güterboden. In einem separaten Bauwerk waren die meist mit Stallgebäude und Heuboden kombinierten Toiletten untergebracht.

Während der 20er und 30er Jahre wurden verschiedene Empfangsgebäude erweitert, wozu auch der Anbau von Stellwerksgebäuden gehörte.
Der im Bahnhof Bad Doberan bis 1919 vorhandene Aufenthaltsraum und die Versorgungseinrichtungen für den Großherzog wurden zum Warteraum I. Klasse ausgebaut. Zum Unterstellen der Loks war außer in Wismar und Rostock F.F.B. auf Pachtbasis nur ein eingleisiger Schuppen in Doberan vorhanden. Wasserstationen gab es in Kartlow (für die Feldbahnen, die hier einen Knotenbahnhof hatten), in Neubukow und Doberan. Fahrzeugrevisionen erfolgten in der Rostocker M.F.F.E.-Werkstatt.

Fahrzeugpark

Ursprünglich waren vier B-Tenderlokomotiven aus dem Lenz-Typenkatalog vorhanden. Die fünfte Lokomotive war die erste T 3 (a), ein Dreikuppler der mecklenburgischen Ausführungsvariante mit Heberleinbremse. Nach 1900, zur M.F.F.E.-Zeit, kamen dann ausschließlich T 3 (b)-Lokomotiven zum Einsatz, die bis etwa 1930 den Verkehr bewältigten. Danach sind für den Personenzugdienst die badischen VIb und im Güterzugverkehr T 3 (b)- und T 4-Loks zum Einsatz gekommen. Schlepptenderlokomotiven fuhren erst nach 1945 auf der Strecke. Es waren die BR 38,55, später auch 50er und 52er.
Den Wagenpark zur Anfangszeit bildeten die von der Firma Lenz allgemein für Nebenstrecken beschafften zweiachsigen Fahrzeuge in leichter Ausführung und kurzem Achsstand.
Zur DRG-Zeit wurden diese Fahrzeuge gegen Abteilwagen der preußischen Regelbauarten ausgetauscht. Seit 1963 werden meist zwei- und dreiachsige Rekowagen aus Halberstadt eingesetzt.
Der Bezirksvorstand Schwerin des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR veranstaltete anläßlich dieses 100. Jubiläums am 8. Oktober 1983 eine Sonderfahrt mit der Lok 74 1230 und den im Bww Seddin beheimateten Traditionswagen. Ein umfangreiches Programm trug dazu bei, daß die Fahrt zu einem kulturellen Höhepunkt im Territorium wurde.

Oberhalb des offenen Güterwagens wurden folgende Vermerke in deutscher Schrift angebracht „1. Es sind zum Abnehmen eingerichtet: Die beiden Stirnwände an den Wagen ohne Bremse; nur eine bei den Wagen mit Bremse.
2. Erforderlichen Falls können durch die Werkstattarbeiter abgenommen werden: die sämmtlichen Seitenwände.
3. Keinesfalls abzunehmen sind: die eine Stirnwand von den Wagen mit Bremse."

Porträt eines Eisenbahners

„me" stellt vor: Jochen Kretschmann

Mitte des Jahres schrieb uns Horst Kühn aus Hennigsdorf einen Brief, in dem er anfragt, ob Jochen Kretschmann tatsächlich auf allen Dampflokomotiven selbst gefahren ist, über die er im „modelleisenbahner" schreibt. Gleich anderen Freunden der Eisenbahn äußerte unser Leser die Vermutung, daß Jochen Kretschmann die Artikelserie nach Schilderungen seiner Kollegen geschrieben hat. Ähnliche Briefe erreichten uns viele. Auch solche, in denen Zweifel geäußert wurden, ob es einen Jochen Kretschmann überhaupt gibt.
Ja, es gibt ihn, in diesem Jahr wurde Reichsbahn-Amtmann Jochen Kretschmann 50 Jahre. Ich war bei ihm, sprach mit ihm, lernte seine Familie kennen. Sein ältester Sohn Michael hat im September eine Lehre als Fahrzeugschlosser begonnen mit der Spezialisierungsrichtung Lokführer.
Als Michael 14 war, schrieb er in einem Schulaufsatz über seinen Vater:
„Mein Vater sagt, nur Dampflokomotiven haben einen Charakter! Diesel- und Elloks sind Automaten. Man schaltet die Stufe „1" ein, und die Lok fährt. Eine Dampflok aber verlangt Fingerspitzengefühl, keine ist wie die andere, man muß sie kennen. Es soll sogar Lokführer geben, die mit ihrer Lok reden. Mein Vater tut das auch."
Treffender kann man ihn kaum charakterisieren, den Eisenbahner Jochen Kretschmann. Jochens Vater war ebenfalls Eisenbahner, Schlosser im Raw Revaler Straße. Die Eisenbahn hat auf ihn schon von klein auf eine magische Anziehungskraft ausgeübt. Der Großvater wohnte dicht an der Strecke Berlin—Hamburg, und zum Wochenende fuhr er zum Vergnügen des Enkels mit diesem S-Bahn.
Noch interessanter aber waren die Lokomotiven, vor allem die 74er mit dem „umgekippten Schornstein", die damals die Vorortzüge zogen, und natürlich auch die Spielwarengeschäfte.
An dem Schaufenster von Keilich, Große Hamburger Straße, drückte sich Klein-Jochen die Nase platt. Sein sehnlichster Wunsch für seine Blechbahn mit Uhrwerk: eine Lokomotive, die eine Achse mehr hat als die Wagen. Kinderwünsche!
Man schrieb das Jahr 1946, Berlin begann wieder zu leben. Ort der Handlung: Reichsbahndirektion Berlin; handelnde Personen: Reichsbahn-Inspektor Schade und 8-Klassen-Volksschulabgänger Jochen Kretschmann. Lokführer wollte er werden. Inspektor Schade wollte das nicht. „Du lern' erst mal Schlosser." Und das tat er dann auch im Raw an der Revaler Straße, heute „Franz Stenzer". Hier hatte Jochen auch seine erste Begegnung mit Genossen der Roten Armee, als die nämlich eingriffen, weil sich die Lehrmeister nicht abgewöhnen konnten,



Foto: I. Migura, Berlin

den Lehrlingen bei allen möglichen Gelegenheiten eins hinter die Löffel zu hauen.
Die Lehrzeit betrug damals noch generell 3 Jahre. Bei Jochen lief es, wie man so sagt. Ein halbes Jahr früher konnte er sein Gesellenstück fertigen. Wenig später hatte das Bw Pankow einen neuen Jungschlosser. Arbeit in der Stangenkolonne, in der Achsenkolonne, als Pumpenschlosser. Schwerstarbeit und dreckig dazu. Jochen, der Kleinste hatte die Konsolschrauben zu lösen. Ihm blieb nichts erspart, und ihm wurde nichts geschenkt. Erfahrungen und Kenntnisse fürs Leben!
Noch mit 17 — genau am 1. April 1951 — war Jochen Kretschmann dann Heizer im Bw Gesundbrunnen. Eine 74er war „seine" Maschine. Das bedeutete, eine Stunde vor Dienstbeginn Lok abölen und Putzwolle bereitlegen. Danach Warten auf den Lokführer. „Das war noch einer vom ganz alten Schlag, dem mußte man die Tasche abnehmen, wenn er auf die Lok kletterte." Erinnerungen, aber ohne Groll, „denn fahren konnten die"!
Der Dienst im Bw Gesundbrunnen war nicht gerade aufregend. Vorortverkehr von Velten nach Kremmen und auf der „Heidekrautbahn" von Wilhelmsruh nach Basdorf/Schönebeck. Jochen Kretschmanns Meister war dann Helmut Schittkowski, einer von der alten Garde mit einem Herz für die Jugend. Ihm verdankt Jochen Kretschmann unzählige Erfahrungen. Er ließ ihn auch das erste Mal an den Regler. Und dann hatte der Meister noch Verwandte in Mecklenburg. Manche Wurststulle mit Hausgeschlachtetem wanderte in Jochens Magen.
Eineinhalb Jahre war Jochen Kretschmann Lokheizer. Neben der 74er und der P8 lernte er später im Bw Lichtenberg noch die 52er kennen. Dann rückte das heißersehnte Ziel näher: Lokfahrschule im ehemaligen Verwaltungsgebäude der Niederbarnimer Eisenbahn in Berlin-Wilhelmsruh. Acht Wochen dauerte der Lehrgang mit schriftlicher und mündlicher Abschlußprüfung, was aber nicht hieß, 'rauf auf die Lok und 'ran an den Regler. Mehrere Etappen waren noch zu bewältigen. Am 11. Februar 1953 1. Probefahrt in zwei Etappen auf der 55 1632. 1. Etappe: Lichtenberg—Rummelsburg—Erkner, 2. Etappe: Fürstenwalde—Fangschleuse. Prüfung bestanden! Tags darauf schriftliche Prüfung in der Direktion und am 30. März dann mündliche Prüfung. Ende gut, alles gut!
Der da an diesem vorletzten Märztag des Jahres 1953 durch Berlin ging, noch nicht 20 Jahre jung, war unbändig stolz. Getauscht hätte er mit niemanden. „Ich bin Lokführer, wer ist mehr?"
Sieben Mann waren sie dann auf ihrer Jugendlok im Bw Lichtenberg. Die 52 7178 — das war seine erste planmäßige Lok. Die Loknummer vergißt er sein Leben nicht. Und doch ist auch sie heute eine von vielen, auf denen Jochen Kretschmann gefahren ist. Alle, über die er schreibt, hat er kennengelernt als Heizer und als Lokführer, stand mit ihnen auf du und du. „Vielen jungen Eisenbahnfreunden wird nicht geläufig sein, daß wir in unseren Bw früher oft über eine Vielzahl Maschinen unterschiedlichster Baureihen verfügten. Hatte die Deutsche Reichsbahn im Gründungsjahr unserer Republik noch einen Dampflokpark mit 156 Baureihen, so waren es im Jahre 1977 nur noch 20 Baureihen."
Nennt man ihm ein x-beliebiges Bw, Jochen Kretschmann hat die Baureihen im Kopf, die dort beheimatet waren. Der Mann kennt sich aus bei seiner Eisenbahn.
Und doch ist das nicht der ganze Jochen Kretschmann. Will man ihm gerecht werden, muß noch Wichtiges aus seinem Leben angemerkt werden. 1953 wurde er Mitglied der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands. Für den jungen Genossen war es keine Frage, in den Jahren von 1954 bis 1956 Dienst in den Reihen der Kasernierten Volkspolizei zu tun. Das Jahr 1968 war für Jochen Kretschmann kein gutes Jahr.

Entwicklung des sowjetischen Eisenbahnwesens

Die Eisenbahn hat im Transportwesen der UdSSR die dominierende Rolle. Im Binnengüterverkehr befördert sie mehr als 60 % und im Personenfernverkehr mehr als 30 % des Aufkommens aller Verkehrsträger. Während des 11. Fünfjahrplanes (1981—1985) werden rund 5000 km zweite Gleise in Betrieb genommen, mehr als 6000 km Eisenbahnstrecken elektrifiziert und mehr als 15000 km Strecken mit automatischem Streckenblock und einem zentralisierten Dispatchersystem ausgerüstet. 3600 km Eisenbahnstrecken entstehen in diesem Zeitraum neu.
Auch im Personen- und Güterverkehr vollzieht sich im 11. Fünfjahrplan eine bedeutende Entwicklung. Die Leistungen des Personenverkehrs aller Verkehrsträger werden im Jahre 1985 mehr als eine Billion Personenkilometer betragen, während es im Jahre 1980 890 Milliarden Pkm waren. Die Gütertransportleistungen werden sich um 22 % erhöhen und damit auf 8,3 Billionen tkm steigern. Dabei ergibt sich für die Eisenbahn eine Wachstumsrate von 12,8 %.
me

60 Jahre „Fliegender Schotte"

In diesem Jahr wurde die weltberühmte Dampflokomotive „Fliegender Schotte", Typ bCa, 60 Jahre alt. Sie wurde von Nigel Gresley konstruiert und 1923 fertiggestellt. Im Jahre 1928 erhielt die Maschinen einen Tender, der innen einen Durchgang hatte und so die Lokomotive mit dem ersten Reisezugwagen verband. Dadurch war die Lokomotive in der Lage, mit dem „Flying-Scotsman-Expreß" die Strecke von London nach Edinburgh (632 km) ohne Halt zu bewältigen. Nach Zurücklegen der halben Fahrstrecke wurden Führer und Heizer von einer anderen Besatzung abgelöst. Der Tender faßte genügend Kohle für die Reise, und Wasser konnte ohne Halt aus Rinnen aufgenommen werden, die sich zwischen den Schienen befanden. 1963 wurde der „Fliegende Schotte" aus dem Verkehr gezogen und konserviert. 1969 nach Amerika gebracht, kehrte er 1973 nach Großbritannien zurück. Heute befindet sich das Fahrzeug in Cranforth und wird regelmäßig vor dampfbetriebenen Sonderzügen eingesetzt.
RSp.



Foto: J. Miller

Franz-Josef-Bahnhof wird umgestaltet

Durch die Überbauung des Geländes des Franz-Josef-Bahnhofs mit einem Universitätszentrum wird bis zum Jahre 1985 ein völlig neuer Stadtbezirksteil Wiens entstehen. Die Zentralbibliothek und das Biologie-Zentrum wurden bereits 1982 fertiggestellt. Die rund 200000 Quadratmeter große Überbauungsebene verbindet die bisher durch die Gleisanlagen getrennten Stadtbezirksteile zu einem neuen, einheitlichen Bereich. Seit 1976 laufen die Bauarbeiten bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung eines ungestörten Eisenbahnbetriebs.
me

Elektrischer Zugverkehr in Simbabwe

Simbabwe hat im Oktober dieses Jahres als erstes unabhängiges schwarzafrikanisches Land den elektrisch betriebenen Zugverkehr aufgenommen. Der erste elektrifizierte Streckenabschnitt ist 355 km lang.
me

Ein Herzleiden, Folge einer verschleppten Grippe, verbot ihm den Lokfahrdienst. — Für den Lokführer Kretschmann nur das halbe Leben.
Die Medizinmänner schafften etwas, was kaum für möglich gehalten wurde. Sie machten Jochen Kretschmann wieder gesund. Im November 1969 bescheinigte ihm der Medizinische Dienst des Verkehrswesens, daß der Lokomotivführer Kretschmann wieder fahren kann.
Wer konnte wohl besser nachempfinden, welche Gefühle an jenem Novembertag Jochen Kretschmann bewegten, als seine Ehefrau. Auf die Frage, was sie mache und wie er sie kennengelernt habe, hörte ich eine Geschichte, wie sie nur das Leben schreibt. Es war der 19. Oktober 1963. Jochen Kretschmann fuhr den D... Kaum 'raus aus dem Ostbahnhof und durch den Tunnel, zeigte das Signal vor der Modersohnbrücke „Halt". Das lieben Lokführer besonders. Aus dem Fenster des Stellwerkes schaute eine junge Frau und machte eine entschuldigende Gebärde. Nach Dienstschluß wollte sich Lokführer Kretschmann bei ihr beschweren. Als er dann vor ihr stand, schmolz der Zorn wie Schnee in der Frühlingssonne. 49 Tage später, am 7. Dezember, heirateten sie. Sie gebar ihm zwei Söhne. Der älteste wurde am 12. Juni 1966 geboren und der jüngste am 12. Juni 1976. Beide Male war an diesem Tag „Tag des Eisenbahners". Ehefrau Erika ist heute Leiterin der Abteilung Arbeit im Ostgüterbahnhof.
Bleibt nachzutragen, daß der Dampflokführer Jochen Kretschmann sich mit Beginn der 70er Jahre auch mit den „Automaten" vertraut machte, dem technischen Fortschritt Rechnung tragend. Sein „Nachweis der Berechtigung zum Führen schienengebundener Triebfahrzeuge" — welch klangvoller Name — enthält die Fahrberechtigung für die Baureihen 100, 106, 110, 118 und für Triebwagen mit 410 PS Leistung. Gegenwärtig drückt der 50jährige einmal in der Woche wieder die Schulbank. Es geht um die Fahrberechtigng für die Baureihe 211 und 242. Zur rechten Zeit, wie man weiß, denn ab nächstes Jahr wird bis ins Stadtgebiet von Berlin elektrisch gefahren. Das wird für den Bereichsleiter Triebfahrzeugbetrieb in der Einsatzstelle des Bw Lichtenberg, Jochen Kretschmann, neue Aufgaben bringen. Kein Zweifel, daß er auch sie meistern wird, so wie er bisher sein Leben gemeistert hat — optimistisch voller Ideen und Tatendrang. Er selbst sieht darin nichts Außergewöhnliches. Er ist ein Eisenbahner, wie es viele gibt. Oft aber auch anders. Er ist ein ganz natürlicher Mensch, ein Zeitgenosse wie Du und ich. Seine Liebe zur Eisenbahn ist wohl größer als bei anderen. Seine Erlebnisberichte von den Fahrten auf unseren Lokomotivveteranen lassen das ahnen. Übrigens, kurze Zeit war er auch unser Kollege. Da schrieb er für die „Fahrt frei". Das konnte er auch. Wie er seine Leser zu fesseln versteht, davon können wir uns alle Vierteljahre überzeugen.
Hartwig Martin

modell eisenbahner

inhalt '83

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

1. modelleisenbahner

2. eisenbahn

3. nahverkehr

4. modellbahn

5. titel/rücktitel

Rezensionen

M. Weisbrod, W. Brozeit:
„Baureihe 44"
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983
272 Seiten, 188 Abbildungen, 6 Tabellen als Anhang
36 Mark

Das großformatige Buch, bereits lange angekündigt und sehnsüchtig von zahlreichen Eisenbahnfreunden erwartet, ist nun im Oktober 1983 erschienen.
Auf den ersten Blick vermutet man aufgrund des Umfanges einen Bildband und ist überrascht, beim Durchblättern festzustellen, daß der Textteil einen beachtlichen Raum einnimmt.
Mit viel Engagement verstanden es die Autoren, die umfangreichen Entwicklungsetappen dieser bedeutenden Güterzuglokomotive darzustellen. Zu Anfang wird über das Für und Wider des beratenden Lokomotivausschusses berichtet. Man konnte sich zunächst absolut nicht einigen, ob der Weiterbau bewährter Fünfkuppler der Länderbauarten oder eine völlige Neukonstruktion günstiger gewesen wäre.
Die Vorlage von Entwürfen der renomierten Lokomotivbauanstalten Henschel und A. Borsig führte dann zu Zugeständnissen der nichtpreußischen Tagungsteilnehmer. Im September 1922, als die Wahl der Triebwerksteilung zur Debatte stand, erhitzten sich die Gemüter erneut. Das h4v-Verfahren stand jedoch nicht mehr zur Diskussion. Eine Art Kompromiß war der Bau von je 10 Einheiten in Zwillings- und Drillingsausführung.
Es schließt sich eine ausführliche Baubeschreibung der 44 001 bis 44 010 sowie deren Versuchsergebnisse im Vergleich zu den im selben Zeitraum gelieferten 10 Exemplaren der BR 43 an. Nunmehr fiel die Entscheidung zugunsten der Zweizylinder-1'E.
In der daran überleitenden Beschreibung der Zwischenausführung von 1937 (44 013 bis 44 065) wird sehr anschaulich auf die in Vergessenheit geratenen Speisewasserenthärter „Dejektor" und „Neckar" eingegangen, die viele Kollegen der heutigen Lokführergeneration nicht mehr kennenlernten. Breiten Raum ist auch den letzten bis 1949 gebauten 44ern vom LEW Hennigsdorf gewidmet. Damit gehört diese Baureihe zu den am längsten hergestellten Einheitslokomotiven. Die 854 direkt für die DRG bzw. DR beschafften Loks der BR 44 gehörten zur ÜK-Gruppe und umfaßten die Betriebsnummern 44 808 bis 44 1858. Im Laufe der Jahre, insbesondere unter den härtesten Bedingungen, machten sich doch einige konstruktive Mängel bemerkbar. Nach 1945 gingen die beiden deutschen Bahnverwaltungen dazu über, hauptsächlich die kriegsbedingten Entfeinerungen durch werkstattseitige Umbauten zu beseitigen.
In den 50er Jahren beschritten DB und DR gleichermaßen den Weg der Bauartänderung, ohne jedoch eine grundlegende Rekonstruktion, etwa wie bei der Baureihe 01, vorzunehmen.
Breiten Raum nimmt auch die Unterhaltung und der Betriebsmaschinendienst dieser Baureihe ein. Hohe Beanspruchungen im schwersten Zugdienst führten zu Verschleißerscheinungen, die im Raw Meiningen beseitigt werden mußten.
Mithin wird auch der Epoche nach 1945 und den überdurchschnittlichen Anstrengungen der Lokpersonale gedacht, die auf diesen mächtigen Maschinen Dienst taten. Umfangreiches und detailliertes Bildmaterial, und das nicht nur in Schwarzweiß, dokumentieren recht anschaulich die Lokunterhaltung in allen Einzelheiten sowie im rauhen Betriebseinsatz auf den verschiedensten Strecken in der DDR und der BRD. Am Schluß des umfangreichen Werkes — der Kenner ist geneigt, es fast dem Standardlehrbuch von L. Niederstraßer gleichzusetzen — folgen die Lebensläufe jeder einzelnen Lokomotive, natürlich ein besonderer Leckerbissen für Lokstatistiker.
Bedauerlicherweise fehlen bei den Ty 4 der PKP die letzten Stationierungen, was als kleiner Mangel empfunden wird. Es wäre wünschenswert, wenn diese Angaben für eine eventuelle zweite Auflage ergänzt werden könnten, zumal die Ausmusterungsdaten der PKP exakt bekannt sind. Mit Sicherheit wird der interessierte Leser das Buch erst dann zuklappen, wenn er auf Seite 272 angelangt ist.
Gerhard Zeitz

Einzelautoren:
„Eisenbahn-Jahrbuch 1983"
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1983, 168 Seiten, 220 Abbildungen, 30 Tabellen, 15 Mark

Auch die 21. Ausgabe des begehrten Eisenbahn-Jahrbuches enthält eine Fülle von Informationen für alle Freunde des schienengebundenen Verkehrs. Der umfangreiche Beitrag über die Streckenelektrifizierung bei der Deutschen Reichsbahn ist deshalb so informativ, weil er zusammenfassend alles das verittelt, was auf diesem Sektor in den zurückliegenden Jahren geschah und vor allem demnächst vorgesehen ist. Breiten Raum nehmen wiederum interessante Beschreibungen über die Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) ein. Und das ist gut so, denn gerade auf diesem Gebiet gibt es – von Kurzmeldungen abgesehen – kaum umfangreiche Veröffentlichungen. Was aber beim BAM-Beitrag auffällt, sind die bereits aus Zeitungen und Zeitschriften bekannten Fotos! Autoren und Verlag sollten versuchen, für solche zweifellos sehr interessanten Beiträge möglichst bisher unveröffentlichtes Bildmaterial zu beschaffen.
Besonders aufschlußreich sind natürlich die Veröffentlichungen über den Hochgeschwindigkeitszug der SNCF, die Belgischen Staatsbahnen (SNCB), das lückenlose Gleis der DR und das Forschungs- und Entwicklungswerk der DR. In fast allen Publikationen sind Porträts bisher viel zu kurz gekommen! Das 83er Eisenbahn-Jahrbuch enthält gleich zwei: und zwar vom früheren Minister für Verkehrswesen, Erwin Kramer, und von Werner Siemens. Beide Beiträge enthalten eine Fülle von Informationen, bereichern somit im großen Maße das Wissen über diese Pioniere des Verkehrswesens und regen an, über historische Zusammenhänge nachzudenken. Derartige Veröffentlichungen sollten zu einem festen Bestandteil des Eisenbahn-Jahrbuches werden.
Auch diesmal wurde an die Modelleisenbahner gedacht: Die Spreewaldbahn im Maßstab 1:22,5 und als Anregungen zum Nachbau, die unterschiedlichen Wasserkräne.
Lesenswert sind auf jeden Fall alle Beiträge dieses Bandes, weil wiederum aktuelle und historische Abhandlungen in einem gut ausgewogenen Verhältnis über viel Unbekanntes informieren.
Wolf-Dietger Machel

Sollten beide Bücher im Handel vergriffen sein, bitten wir Sie, die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken zu nutzen.

Vorschau

Im Heft 1/84 bringen wir u. a.:

Feldbahnübung in Sachsen;
Die Straßenbahn in Hanoi;

Feuer — Wasser — Kohle;

Gemeinschaftsanlage der AG Zittau;

Bauanleitung für einen H0-Triebwagen;

Güterwagen deutscher Eisenbahnen.

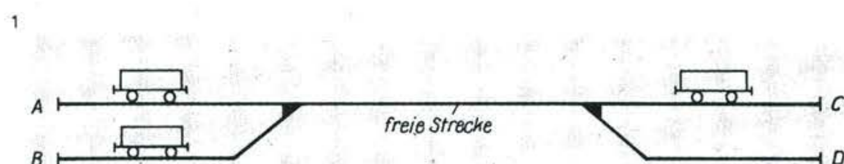
Günter Gerstenberger, Delitzsch

Drei Wendezugeinheiten automatisch gesteuert

In der Betriebsschule des Raw Delitzsch gibt es eine Arbeitsgemeinschaft „Modelleisenbahn". Die Mitglieder dieser AG betreiben eine 15 m^2 große H0-Anlage. Die zweigleisige Hauptbahn und die vom Hauptbahnhof abzweigende Nebenbahn, auf der Wendezüge verkehren, sorgen für eine abwechslungsreiche Betriebsführung. Die Nebenbahn wird im Wechsel von drei Wendezugeinheiten bedient. Die dafür entwickelte Schaltung ermöglicht den vollautomatischen Betrieb auf dieser Strecke und arbeitet völlig unabhängig von der Hauptbahn.
Obwohl schon viel über Wendezugschaltungen in unserer Zeitschrift veröffentlicht worden ist, kann diese Variante für manchen Modellbahnfreund von besonderen Interesse sein. *(Die Anlage werden wir im Verlaufe des nächsten Jahres in Wort und Bild vorstellen. Die Red.)*

Voraussetzungen
Die Nebenbahn kann eine beliebige Streckenführung mit je zwei Kopfbahnhofsgleisen aufweisen. Allerdings muß die Länge der Bahnhofsgleise den längsten zum Einsatz kommenden Zugeinheiten entsprechen, eigentlich eine Selbstverständlichkeit.
Das Trennen der Kopfgleisschienen von der „freien Strecke" erfolgt unmittelbar hinter der Einfahrweiche, so daß jedes Kopfgleis elektrisch von den anderen Gleisen getrennt ist. Beim Verdrahten der Gleise muß jede Schiene für sich eine „doppelte Polarität" erhalten, je nach dem Zuschalten des Fahrstromes über die Relaisschaltung.
Das Umschalten der anliegenden Fahrspannung erfolgt mit einem Kontaktgeber in den entsprechenden Kopfgleisen. Als Kontaktgeber haben sich Schutzrohrkontakte (RKR) bewährt. Sie werden an der günstigsten Stelle mittig im Gleis befestigt. Die kleinste Ausführung, der RKR 20, reicht hierfür aus und ist aufgrund ihrer Größe optisch kaum störend (Anwendungsbeispiele wurden u.a. im me 4/1976 beschrieben). Der Schaltvorgang erfolgt im RKR mit Hilfe eines kleinen Permanentmagneten, der an einem Wagenboden jeder Zugeinheit getarnt zu befestigen ist.
Da jeder in das Kopfgleis einfahrende Zug seine Fahrspannung durch diesen Magneten beim Überrollen des RKR abschaltet, muß der RKR weit genug von der Einfahrweiche entfernt angebracht werden. Die längste Zugeinheit muß also „grenzzeichenfrei" zum Stillstand kommen.

1



Andere Gleiskontakte scheiden für diese Schaltung aus. Der einfahrende Zug würde beim Verwenden der üblichen Kontakte zwar mit dem ersten Metallradsatz die eigene Fahrspannung abschalten, aber es könnte u. U. ein weitere Metallradsatz auf diesem Kontakt zu Stehen kommen und somit den weiteren Schaltablauf stören. Der RKR-Einsatz verhindert eine derartige Situation, da die Fahrzeuge nach dem Abschalten der Fahrspannung mehr oder weniger ausrollen und der Magnet somit weit genug vom Kontakt entfernt und deshalb wirkungslos ist.
Als Fahrzeuge könnten für die Nenngröße H0 die Triebwagen BR 186 (ex VT 135) und BR 185 (ex VT 137) sowie die BR 110 mit Doppelstockwagen DB 13 zum Einsatz kommen.
Das Umrüsten der Lok und des Doppelstockzuges auf Wendezugbetrieb wurde im me 8/1982 beschrieben. Beim Verwenden der im Text angegebenen Relais ist die Schaltung auch bei einer Spannung von etwa 10V noch funktionsfähig. Die eingesetzten Betriebsmittel fahren dann die beim Nebenbahnverkehr üblichen Geschwindigkeiten.

Betriebsablauf
Zur Inbetriebnahme wird folgende Ausgangsstellung angenommen: Die Kopfgleise A, B und C sind mit je einer Zugeinheit besetzt. Das Gleis D ist frei (Bild 1).
Entsprechend der Ausgangssituation wird, nachdem durch Betätigen des Ein-Aus-Schalters S Fahrspannung an der Schaltung anliegt, der Starttaster S 1 kurzzeitig betätigt. Relais K 1 zieht an und hält sich über den Selbsthaltekontakt. Von K 1 bekommt Relais K 5 Spannung und zieht durch das R-C-Glied verzögert an. Über K 5 erhalten die Kopfgleise B und D sowie die freie Strecke die notwendige Spannung, und der Zug auf Gleis B setzt sich in Richtung Gleis D in Bewegung.
Fährt der Zug auf Gleis D ein, schließt der angebrachte Wagenmagnet des RKR 4. Das Relais K 2 erhält einen kurzen Spannungsimpuls, zieht an und hat Selbsthaltung. Die Selbsthaltung von K 1 wird dadurch aufgehoben, Relais K 1 und K 5 fallen ab, und die Stromzufuhr für diese Fahrtrichtung wird unterbrochen, der Zug kommt zum Stillstand.
Durch das Anziehen von K 2 schließt nun K 6, ebenfalls durch ein R-C-Glied verzögert, den Stromkreis mit umgekehrter Polarität für die Gleise C und B sowie der freien Strecke. Der Zug vom Gleis C fährt nun in Richtung Gleis B.
Überstreicht der Wagenmagnet dieses Zuges RKR 2 im Gleis B, bekommt K 3 einen Impuls, zieht an und hält sich selbst.
Es unterbricht gleichzeitig die Selbsthaltung von K 2, K 6 fällt ab, was ein Abschalten der Fahrspannung zur Folge hat.
Relais K 3 bewirkt wiederum den Anzug von K 5. Dadurch kann der auf Gleis A stehende Zug in Richtung Gleis C fahren. Im Gleis C bewirkt das Schalten des RKR 3 den Anzug von K 4. Es wird dadurch die Selbsthaltung von K 3 unter-

1 Prinzip der automatischen Wendezugschaltung für drei Zugeinheiten

2 Schaltplan der automatischen Wendezugschaltung für drei Zugeinheiten

Verwendete Bauteile

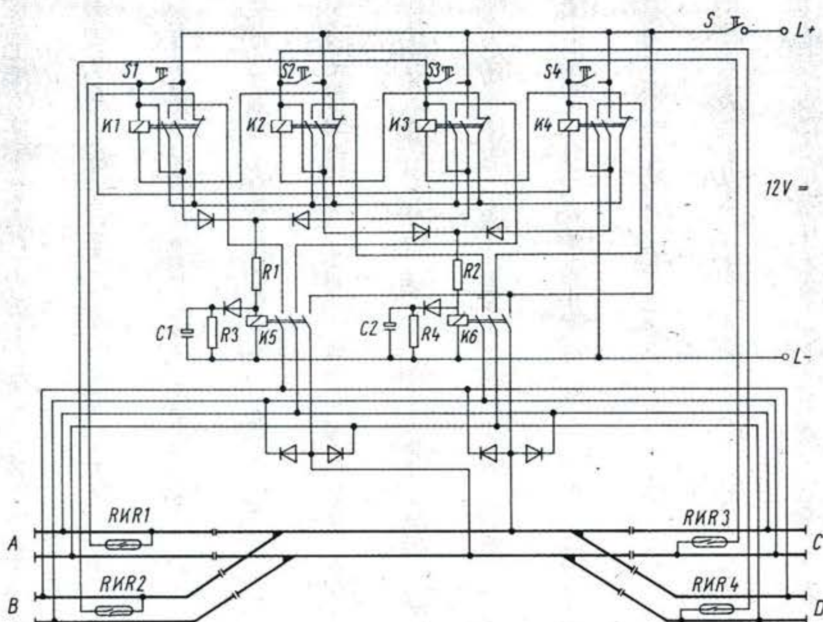
S		Kippschalter, einpolig
S 1...	S 4	Starttaster (Schließer)
K 1...	K 6	handelsübliche Kleinrelais, 12 V mit 4 Wechslern
C 1, C 2		Elektrolytkondensator 1000 µF/25 V
R 1, R 2		Widerstand je 300 Ω
R 3, R 4		Widerstand je 7,5 Ω
D 1...	D 10	Diode SY 200
RKR 1...	RKR 4	Schutzrohrkontakte RKR 20

brochen, K 5 fällt gleichfalls ab. Der Zug bleibt auf Gleis C stehen. Über K 4 kann nun K 6 anziehen. Der Zug vom Gleis D fährt nach Gleis A. Dort angekommen, schaltet er über RKR 1 das Relais K 5 über K 1 wieder ein. Die Selbsthaltung von K 4 wird unterbrochen, K 6 fällt ab, und der gesamte Schaltungsvorgang wird wiederholt. Der unter dem Wagenboden angebrachte Schaltmagnet wirkt nur beim Einfahren in das entsprechende Kopfgleis über dem RKR. Beim späten Herausfahren ist der kurze Schaltimpuls auf die angeschlossenen Relais wirkungslos.

Soll die Schaltung außer Betrieb gesetzt werden, so wird nach dem Stillstand eines beliebigen Zuges auf den Kopfgleisen nur der Ein-Aus-Schalter S betätigt. Vor erneuter Inbetriebnahme der Schaltung bedarf es lediglich der Information, welches Gleis unbesetzt ist. Entsprechend der Startsituation kann nun der entsprechende Taster S 1 — S 4 kurz betätigt werden.

Gleis A ist unbesetzt:
S 4 betätigen; Zug fährt von D nach A
Gleis B ist unbesetzt: S 2 betätigen; Zug fährt von C nach B
Gleis C ist unbesetzt:
S 3 betätigen; Zug fährt von A nach C
Gleis D ist unbesetzt:
S 1 betätigen; Zug fährt von B nach D

2



Weichen und Anfahrverzögerung

Um den automatischen Betrieb der Anlage zu gewährleisten, müssen auch die beiden Weichen von den Zügen geschaltet werden.

Hierbei ist lediglich zu beachten, daß jeder anfahrende Zug die Ausfahrweiche in Richtung „freie Strecke" umschaltet und der Schaltkontakt im Kopfgleis weit genug von der Weiche entfernt ist. Es können Schutzrohrkontakte oder andere benutzt werden.

Um das sofortige Anfahren der Zugeinheit beim Einschalten des Fahrstromes zu vermeiden, kann durch den zusätzlichen Einbau einer Zeit-Verzögerungsschaltung auch ein kontinuierliches Anfahren erreicht werden. Hierzu eignet sich der im Handel angebotene Elektronikbausatz Modellbahnbaustein Nr. 21. Diese Anfahr-Verzögerung wird in jedem Kopfgleis entsprechend des Anbauvorschlages berücksichtigt.

Für jedes Kopfgleis benötigt man hierzu je einen Öffner in den Relais K 1 — K 4. Der Übersicht halber ist diese Variante nicht in den Schaltplan eingetragen.

Schaltung von Signalen

Wer Signale einsetzen will, kann an den freien Kontakten der Relais die Signalstellung „grün" bzw. „rot" anschließen. Beim vereinfachten Nebenbahndienst kann auf den Einsatz von Licht- bzw. Forsignalen verzichtet werden.

Noch einmal: Selbstgebaute Leuchten

Für viele Beleuchtungszwecke ist selbst die dünnste Ausführung des Lichtleitkabels GRINIFIL (1,25 mm ∅) noch zu dick. Hier helfen einzelne Fasern weiter.

Dazu wird die dickste GRINIFIL-Sorte (2,75 mm ∅) beschafft, deren Mantel **vorsichtig** entfernt wird. Dabei darf weder stark gezogen oder scharf geknickt werden, da sonst ein Bruch der äußeren, total reflektierenden Faserschicht auftritt. Das führt unweigerlich zu Lichtverlusten!

Röhrchen unterschiedlichen Durchmessers (Kanülen, Kugelschreibertubetten u. ä.) können nun mit dünnen Faserbündeln gefüllt werden.

Grundsätzlich sind bei Leuchten zwei Beleuchtungsarten (Lichtführung) möglich: Die direkte oder die indirekte.

Die erste Art kann z. B. in Form von Bogenleuchten angewendet werden, bei der im oberen, gebogenen Teil eine Kanüle (1 mm ∅, Biegeradius über 15 mm) das Auslegerrohr darstellt. Die Kanüle sollte mit 6 Einzelfasern gefüllt werden. Letztere erzeugen einen realistischen, kleinen Lichtkegel.

Natürlich bringt man am Auslegerrohr eine Reflektor-Attrappe an und befestigt es auf einem Standrohr (Kugelschreibertubette), durch das das Faserbündel zur Lichtquelle geführt wird. Bei der indirekten Lichtführung in der Leuchte kann man getrost die als Leuchtenmast dienende Kugelschreibertubette mit 15 bis 20 Fasern füllen. Durch sie wird das Licht gerade nach oben geleitet. Läßt man etwa 1 mm vom Faserbündel oben über das Rohr hinausstehen, imitiert das die Glühlampe. Ein je nach Leuchtentyp gestalteter Reflektor oder „Glasschirm" (aus einem Stück klaren Plaströhrchen) läßt eine moderne Pilzleuchte oder einen altmodischen Gaskandelaber entstehen. Die Konstruktion muß lediglich gewährleisten, daß der Lichtstrahl von einer im Deckel des Leuchtenkörpers befindlichen Alu-Folie wieder nach unten reflektiert wird.

Zur Sicherung der eingebauten Fasern taucht man die beiderseitigen Enden der Bündel in Holzkaltleim. Nach dem Trocknen wird mit der Rasierklinge im geklebten Bereich je eine Lichtein- und -austrittsfläche geschnitten.

Lösungsmittelhaltige Klebstoffe (Duoson, Plastikfix u. ä.) dürfen keinesfalls verwendet werden! Sie zerstören die äußere Faserschicht, wodurch eine erhebliche Lichteinbuße auftritt.

H.-J. Hildebrandt, Dessau

Günter Barthel (DMV), Erfurt

Modellbahnanlage in der Nenngröße H0

Die hier vorgestellte ortsfeste Zimmeranlage entstand in 30jähriger Bauzeit. Sie führt uns zurück in eine Zeit, als die Eisenbahn der ehemaligen deutschen Länder den Höhepunkt ihrer Entwicklung erreicht hatten. Als Richtwert für die zeitliche Gestaltung der Anlage diente das Jahr 1910, also die Zeitspanne kurz vor dem Ausbruch des ersten Weltkrieges.

Die Motivwahl

Um mehrere vielfältige Möglichkeiten zu erhalten, diese Zeit in ihrem typischen Erscheinungsbild darzustellen, wurde als Ort das norddeutsche Tiefland mit seinen Wald- und Heidelandschaften gewählt. Hier grenzten die Strecken der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (K. P. E. V.) an jene der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn (M. F. F. E.), und das Netz der Nebenbahnen und der privaten Kleinbahnen war besonders dicht.

Es sollten deshalb mehrere Bahngesellschaften thematisch berücksichtigt werden, die sich in einem bestimmten Raum berührten. Er fand sich im Gebiet um Stralsund, das einstige Grenzland zwischen Mecklenburg und dem preußischen Pommern.

So erschien die eingleisige Strecke mit Schnell- und Eilzugverkehr der K. P. E. V. Rostock—Velgast—Stralsund(—Stettin) mit dem Anschlußbahnhof Velgast als Mittelpunkt besonders geeignet. Sie gehörte zur damaligen Eisenbahndirektion Stettin. Diese Strecke erhielt im Modell die Bezeichnung Rostow—Velgarth—Altesund(—Stellin) und wurde nur im Bereich des Bahnhofs Velgarth dargestellt (s. a. Titelbild dieser Ausgabe des me).

Bahnhof Velgast ist ein Anschlußbahnhof. Einmal zweigte hier die preußische Nebenbahnstrecke Velgast—Barth—Prerow ab, und zum anderen war der Bahnhof Ausgangspunkt der regelspurigen Kleinbahn Velgast—Tribsees/Franzburg, die um das Jahr 1895 von der Firma Lenz & Co gebaut und als Franzburger Südbahn (F. S. B.) bezeichnet wurde.

Im Modell Alfburger Südbahn (A. S. B.) genannt, ist sie der Blickfang im Vordergrund des Anlagengeschehens. Sie führt von Velgarth über Dohlenhorst-Heide und Peterwalde-Landstraße nach Peterswalde.

Schmalspurbahnen gehören dazu

Um eine für die nördlichen Gebiete typische Schmalspurbahn darzustellen, wurden Motive der von Barth nach Stralsund, von Barth nach Damgarten und von Alten Pleen nach Clausdorf führenden meterspurigen Franzburger Kreisbahnen (F. K. B.) — Betriebseröffnung 1895 —, im Modell als A. K. B. bezeichnet, nachgestaltet. Dabei sind die Bahnhöfe Velgarth und Velgarth-Runnenhagen Ausgangspunkt der beiden Bahnlinien Velgarth—Altesund und Velgarth—Damnitz.

Gleichzeitig sollte aber noch einer weiteren Schmalspurbahn ein Denkmal gesetzt werden, nämlich der 600-mm-spurigen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn AG (M. P. S. B.). Sie betrieb ein ausgedehntes Streckennetz. Wegen der Einmaligkeit von Streckenführung und Fahrzeugpark wurde diese Bahn in den letzten Jahren ihres Bestehens ein großer Anziehungspunkt für viele Eisenbahnfreunde aus nah und fern. Unter anderem führten Strecken von Ferdinandshof über Uhlenhorst nach Friedland und von Uhlenhorst nach Anklam.

Im Modell entstand der Bahnhof Uhlenhorst als Dohlenhorst, der in einem Gleisdreieck liegt. Hier beginnen die Strecken nach Ferdinandswerth, Friedelow und Anklin.

Die Gleisanlagen

Zeit, Ort und Thema waren Grundlage für die einzelnen Anlagenmotive (Bahnanlagen, Landschaft und Züge).

Gleise und Weichen entstanden ausschließlich im Selbstbau, um einmal den vorhandenen Platz rationell zu nutzen und außerdem die unterschiedlichen Oberbauformen bei Haupt- und Kleinbahnen wirkungsvoll darzustellen. So wurde z. B. die Kleinbahnstrecke der A. S. B. aus Einzelholzschwellen und 2-mm-Schienenprofil gebaut, wobei der Schwellenabstand größer als bei Gleisen der preußischen Staatsbahn ist. Die Gleise der M. P. S. B. erhielten eine Spurweite von 7 mm, damit der Unterschied zu den anderen Spurweiten deutlich erkennbar wird.

Die Hochbauten

Alle Hochbauten entsprechen Vorbildern, die an Ort und Stelle vermaßt und im Maßstab 1:87 nachgebaut wurden. Sie bestehen aus Sperrholz, das einen Gipsüberzug erhielt, in dem die Backsteinfugen eingeritzt wurden. Auf diese Weise entstand eine lebendige Baustruktur, die sehr echt und vorbildnah wirkt.

Das Empfangsgebäude Velgarth ist im typischen preußischen Baustil gehalten. Als Vorbild diente übrigens das Empfangsgebäude des Bahnhofs Alt Ruppin.

Der Kleinbahnhof der Alfburger Kreisbahnen (A. K. B.) entspricht teilweise dem Bahnhof Barth.

Stadtmauer mit Turm ist einem Teil der Wehranlage in Neubrandenburg nachgestaltet (Bild 1). Um die Findlingsmauer gut nachzubilden, wurden kleine Steinchen in Gips eingedrückt.

Der Kleinbahnlokschuppen der A. K. B. in Velgarth-Runnenhagen ist das Modell des Lokschuppens im Bahnhof Clausdorf.

Ein typisches Empfangsgebäude, wie es bei regelspurigen Privatbahnen häufig anzutreffen war, finden wir im Bahnhof Peterswalde (Bild 5). Der kleine sich anschließende Güterschuppen reichte für die wenigen Güter aus und hat deshalb kein besonderes Stumpfgleis.

Für den Peterswalder Lokschuppen bildete der im ehemaligen Bahnhof Franzburg vorhandene die Grundlage.

Das Empfangsgebäude von Dohlenhorst entspricht dem des Bahnhofs Uhlenhorst. Beim Nachgestalten wurde der Bauzustand des Jahres 1910 berücksichtigt (Bild 7).

Die Landschaft

Die Landschaft wurde nach der schon mehrfach beschriebenen Methode gestaltet, indem Geländematten mit stumpfer Farbgebung für Gras- und Heidebewuchs verwendet und dabei häufig durch sandige Stellen unterbrochen worden sind. Dadurch entstand der so typische Charakter einer norddeutschen Sand- und Heidelandschaft.

Der Kiefernwald besteht aus den Blütenständen der Goldrute, die mit Nitrofarbe gespritzt wurden. Alle anderen Bäume sind z. T. aus Moosen oder aus Kunststoffschwämmen hergestellt.

Die Wasserflächen (Bild 8) entstanden auf Hartfaserplatten, die grünlich-blau gestrichen und mehrmals mit aufgetupftem farblosem Lack behandelt wurden. Das Fischerhaus besitzt ein

Tür

einsetzbar

mögliche Verbindung

n. Altesund-Sellin

Fischerhaus

Kb

Lsch

Whs

Überladerampe

Wh

Gsch

Übergabegleis

EG

Stadttor

n. Damnitz u. Altesund

Häuserkulisse

z. Zuckerfabrik

n. Rostow u. Barow

n. Anklin

Kiesgrube

n. Friedelow

z. Abstellbf

Fenster

n. Ferdinandswerth

Lstf

1 Velgarth Staatsbf (K.P.E.V.)

2 Velgarth Kleinbf (Alfburger Kreisbahnen, 1000 mm A.K.B.)
3 Velgarth-Runnenhagen (A.K.B.)

4 Velgarth Kleinbf (Alfburger Südbahn, 1435 mm A.S.B.)
5 Dohlenhorst-Heide (A.S.B.)
6 Peterswalde-Landstraße (A.S.B.)
7 Peterswalde (A.S.B.)

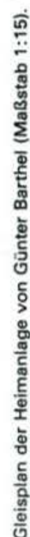
8 Dohlenhorst (Mecklenburg-Pommersche Schmalspur-
9 Peterswalde-Dorfstraße bahn, 600 mm M.P.S.B.)

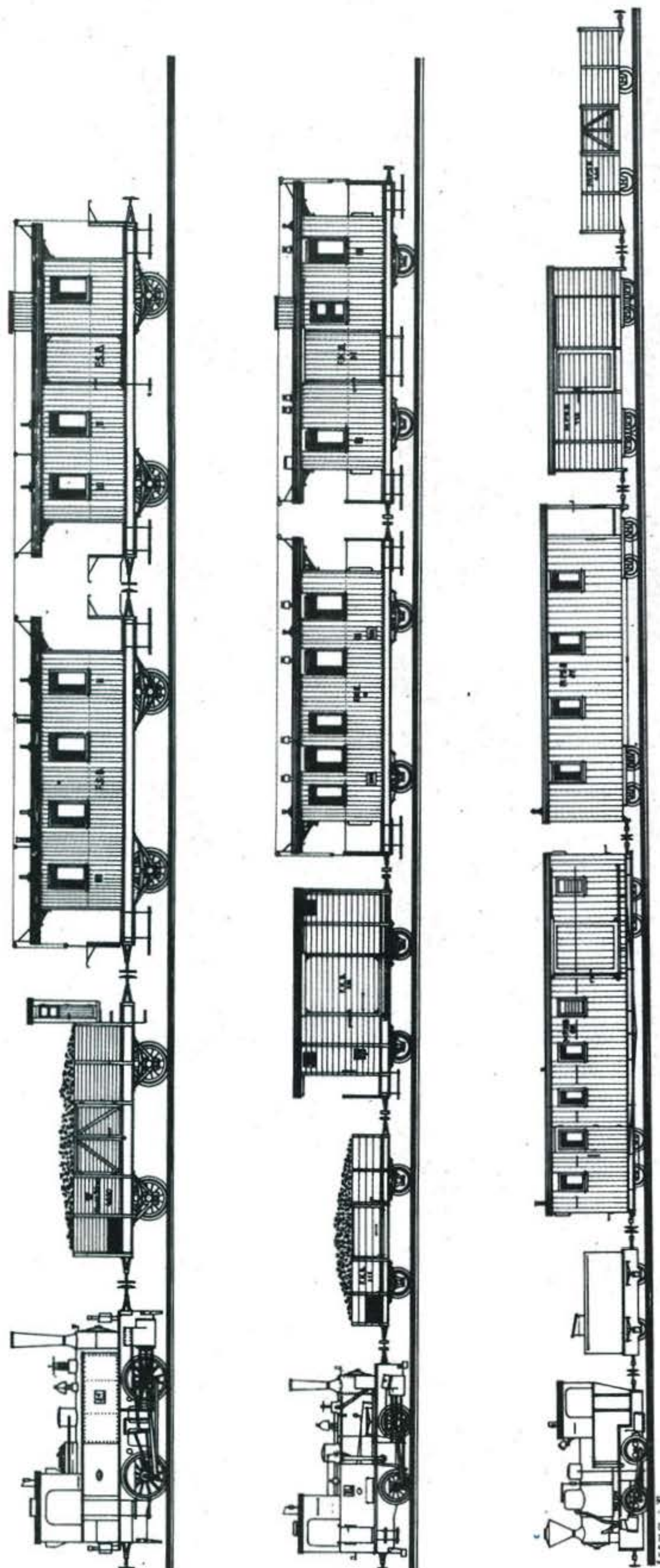
K.P.E.V. (1435 mm)
A.S.B. (1435 mm)
A.K.B. (1000 mm)
M.P.S.B (600 mm)
Gutsanschluß (600 mm)

3-schieniges Gleis

verdeckte Strecke

0 500 1000 1500 2000 mm


Gleisplan der Heimanlage von Günter Barthel (Maßstab 1:15).



Zusammenstellungen, wie sie beim Vorbild bei den genannten Bahnen um 1910 üblich waren.
Die obere Zeichnung zeigt einen Zug der A. S. B. (F. S. B.). In der Mitte ein typischer Zug der A. K. B. (F. K. B.), wie er mitunter auch noch in den 60er Jahren zwischen Stralsund und Barth verkehrte. Unten ein GmP der 600-mm-spurigen M. P. S. B. (M P. S. B.).

Zeichnungen: G. Fromm, Erfurt (Maßstab 1:2 (H0))

aus farblich behandelter Geländematte hergestelltes Schilfdach (Bild 3). Die kleinen Stadthäuser, die als Hintergrundkulisse dienen, sind nur in der Vorderansicht durchgestaltet. Nach hinten zu sind sie hohl gehalten, so daß darunter ein dreischieniges Gleis (Regel- und Schmalspur) verlegt werden konnte. Auch diese Häuser sind nach Vorbildern erbaut.

Der Fahrzeugpark

Für die Strecken der preußischen Staatsbahn sind vorhanden:

- Eilzug, bestehend aus T 18, 1 Pw4 Pr04, 1 AB4 Pr04, 2 C4 Pr04, 1 Post 3/84 (Rostow—Velgarth—Altesund—Stellin);
- Personenzug, bestehend aus 2 T9, 1 Pwi Pr99, 1 Ci Pr91, 1 Ci Pr86, 2 BC 3i Pr92, 2 Di Pr91, 1 Di Pr86 (Velgarth—Barow);
- je eine Lok der preußischen Gattungen T3, G 8 (mit Güterzug) (Bild 2), S 1 (Eigenbau und T 1 (Eigenbau);
- Akkumulatorentriebwagen, der die 2., 3. und 4. Klasse führt und bei Bedarf einen Di Pr91 als Verstärkungswagen erhält (Bild 1).

1 Zugverkehr auf dem Bahnhof Velgarth. Der Akkumulatorentriebwagen fährt nach Altesund—Stellin weiter. Als Bahnsteigbeleuchtung dienen Nachbildungen von Petroleumdampflampen (Keroslampen), die zur damaligen Zeit als billige Energiequelle auf vielen Bahnhöfen der preußischen Staatsbahnen aufgestellt waren.

2 Rangierfahrt im Bahnhof Velgarth. Die G 8[1] zieht Güterwagen bis zu der auf der Brücke stehenden Rangierhaltetafel vor. Dabei zeigt das Ausfahrsignal Haltstellung.
Im Bild links die Kleinbahnlok 2[d] der Alfburger Südbahn am Kohlenbansen.

3 Die Lok 2[d] der A. S. B. am Kohlenbansen. Links vom Kohlenbansen eine Pulsometer-Wasserstation. Mit Hilfe des Betriebsdampfes der Lok wird das Wasser durch den Kran direkt in die Wasserkästen der Lok gefördert. Die Weichenlaternen hatten damals meistens eine Höhe von 180 cm bis 200 cm. Links das einflügelige Gruppenausfahrsignal vom Bahnhof Velgarth.

4 Am Haltepunkt Dohlenhorst-Heide. Kleinbahnzug der A. S. B. auf der Fahrt nach Peterswalde. Der mitgeführte O-Wagen der K. P. E. V. ist mit Kohlen beladen und für den Kohlenbansen in Peterswalde bestimmt.
Der Zug ist gemäß dem Vorbild mit Gewichtsbremse ausgerüstet. Außerdem fahren die Züge auf der Kleinbahn Puffer-an-Puffer, und die Wagen besitzen Nachbildungen der Eisenbahnkupplung, einschließlich Hilfskupplung. Das zwischen den Wagen erkennbare Signal (zwei übereinandergestellte Vorsignaltafeln, damals als Merkpfähle bezeichnet) ist das Vorsignal für das Deckungssignal im Bahnhof Peterswalde, das die Gleiskreuzung mit der Schmalspurbahn sichert. Diese „Vorsignale" waren damals bei mehreren Lenzschen Kleinbahnen eingeführt worden.
Im Vordergrund ein Bauzug der M P. S. B. Daneben das Modell einer Lokomobile, wie sie früher in der Landwirtschaft auf moorigen Böden eingesetzt war. Dabei wurde der Pflug zwischen zwei Lokomobilen hin und her bewegt.

1



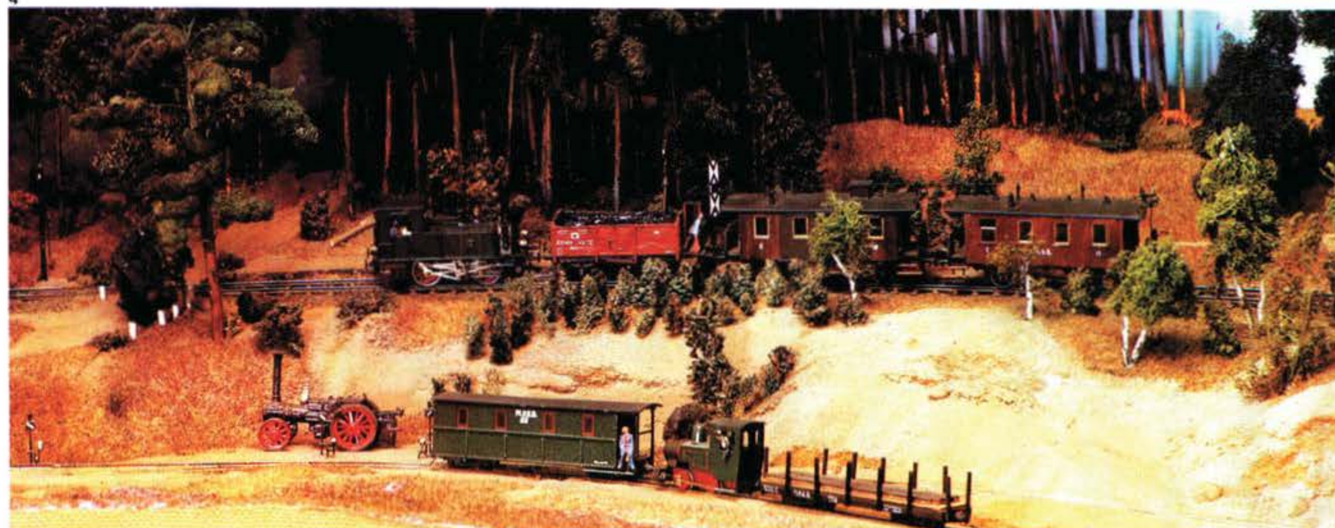
2



3



4



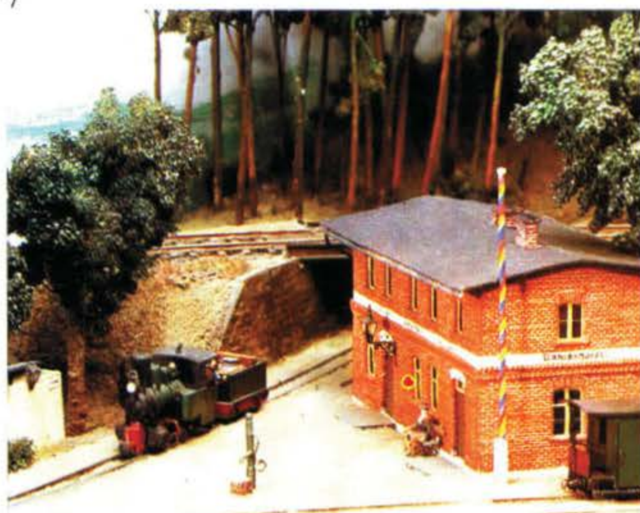
5



6



7



8



5 Empfangsgebäude des Landbahnhofs Peterswalde. Peterswalde ist Endpunkt der Kleinbahnstrecke Velgarth—Dohlenhorst-Heide—Peterswalde-Landstraße—Peterswalde (A. S. B.).
Zur Entladung am Bahnsteig steht ein abgestellter Privatgüterwagen der A. S. B.

6 Bahnhof Velgarth-Runnenhagen der A. K. B. Eine T 3 mit Überführungswagen an der Kopframpe der A. K. B. Auf dem Überführungswagen ein G-Wagen der A. K. B.

7 Bahnhof Dohlenhorst der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn. Rangierfahrt der „19" auf dem Gleisdreieck. Die Fahnenstange zeigt an, daß sich der Bahnhof auf mecklenburgischem Gebiet befindet.
Im Hintergrund die Kleinbahnstrecke Velgarth—Peterswalde.

8 Hafengelände im Bahnhof Peterswalde. Rangierfahrt der „19" auf den Hafengleisen. Für Schiffstransporte wurde eine besondere Entladestelle eingerichtet.
Die Schmalspurstrecke kreuzt hier die Alfburger Südbahn. Diese Gefahrenstelle ist mit Deckungssignalen und Gleissperren nach jeder Richtung hin gesichert.
Der mit Holz beladene Plattformwagen der M. P. S. B. befindet sich auf einem Umladegleis, das zwischen den Gleisen der A. S. B. liegt.

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

Die regelspurige Alfburger Südbahn besitzt eine B-Tenderlokomotive der alten Lenz-Gattung „d". Das Vorbild wurde 1894 bei Vulcan gebaut und galt als Normalie für Lenzsche Kleinbahnen (Bild 3). Die Lok ist ein Eigenbau und erhielt 1975 beim Internationalen Modellbahnwettbewerb in Wrocław einen 2. Preis.
Die dazugehörigen Personenwagen sind ebenfalls nach Lenznormalien entstanden und wurden nach alten Vorlagen selbst gebaut. Das gilt auch für einige Güterwagen anderer Bahnverwaltungen. Für die Strecke der schmalspurigen Alfburger Kreisbahnen wurde das Modell der überaus beliebten und interessanten Lenzmaschine der Gattung „i" selbst gebaut. Die Vorbildlok wurde 1894 bei Vulcan gebaut, tat mit 5 anderen viele Jahrzehnte Dienst auf den Franzburger Kreisbahnen und kann in ihren äußeren Proportionen als Prototyp einer kleinen Dampflokomotive gelten.
Als MPSB-Lokomotive diente die zweifach gekuppelte Nr. 19 (Hagans 1896, Fabrik-Nr. 390) in ihrem früheren Zustand als Vorbild (Bild 8). Das Modell ist so klein, daß der Motor in einem kombinierten Personen-Gepäckwagen untergebracht werden mußte. Fast alle Lokomotiven der MP.S.B. besaßen einen Tender, der den Maschinen ein besonders putziges Aussehen gab. Da das Gleis eine Spurweite von 600 mm besaß, konnten auch einfache Baulokomotiven eingesetzt werden.
Lokomotiven und Wagen verfügen über den für die damalige Zeit üblichen Anstrich. Die preußischen Dampflokomotiven waren olivgrün gestrichen. Nur Rauchkammer und Fahrwerk wurden schwarz bzw. rot abgesetzt. Die Wagenklassen hatten bei den preußischen Staatsbahnen folgenden Außenanstrich: 1. Klasse — olivgrün mit gelbem Randstrich, 2. Klasse — olivgrün, 3. Klasse — dunkelbraun, 4. Klasse — grau, Gepäckwagen — rotbraun, Post — olivgrün. Die Güterwagen der Privatbahnen waren im allgemeinen grau gestrichen und trugen das abgekürzte und auf schwarzer Fläche weiß lackierte Eigentumsmerkmal an den Seitenwänden.

Peter Dargel, Berlin

Vorbildgerechte Modellgebäude — aber wie?

Erfahrungen der Arbeitsgruppe „Gebäude" in der AG 1/13

In der weit über die Grenzen Berlins bekannten Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" sind die Modellbahnfreunde grundsätzlich in Arbeitsgruppen tätig. Da gibt es Mitglieder, die sich ausschließlich dem Gleisbau, der Landschaftsgestaltung oder der Elektronik widmen.
Eine dieser Gruppen — sie wird von Karl-Heinz Rost geleitet — übernimmt ausschließlich den Gebäudebau. Die Freunde haben eine vielen Lesern bereits bekannte Erfahrung gemacht:
Das Angebot von Mamos und VERO ist zwar qualitativ gut, aber das Sortiment könnte wesentlich umfangreicher sein. Ein Beispiel: So müßte u. a. die Bahnhofstraße von VERO durch Eckhäuser ergänzt werden, um Seitenstraßen anordnen zu können. Doch das größte Problem ist beim exakten Nachgestalten der Gebäude — und darauf kommt es den Freunden um Karl-Heinz Rost an — der exakte Maßstab. Bei den meisten Häusern beträgt er 1:100, und das ist weder TT noch H0! Da aber die Bausätze vollständig aus Plastteilen bestehen, ist es für den Hobbyarchitekten relativ einfach, mit einfachen Werkzeugen zu bauen. Die unterschiedlichen Dächer, Türen und Fenster fordern geradezu heraus, neue Ideen umzusetzen.
Dabei sollte jedoch eins immer beachtet werden:
Das exakte Studium des Vorbildes vor dem Baubeginn. Wenn es zunächst auch erforderlich ist, von dem einen oder anderen Bausatz zwei oder drei Kästen zu besorgen, zahlt sich das am Ende nicht nur durch ein völlig neues Gebäude aus, da auch die Reste keineswegs wertlos sind. Sie können immer wieder für den Bau neuer Häuser verwendet werden. Sogar die Spritzlinge sind zum Verbinden von Fassadenteilen mitunter unentbehrlich. Man sollte also nichts wegwerfen!
Und nun einige Bemerkungen zu den Bildern auf der Rückseite dieses Heftes:
Das Rathaus (Bild 1) — ein schönes und zugleich imposantes Eckgebäude — entstand aus zwei Bausätzen „Bürgerhaus". Da die Originaldächer nicht verwendet werden konnten, wurden lange und durchgehende Dachplatten benötigt, die notfalls aus Pappe hergestellt werden können.
Auf Bild 2 sind drei Stadthäuser zu sehen, die den „Mamos-Bausätzen 1 bis 4" entstanden. Es wurden jedoch je zwei Bausätze benötigt, da die Häuser, um den städtischen Charakter zu unterstreichen, eine zweite Etage erhielten.
Bild 3 zeigt ein sehr schönes Eckhaus. Um ein weiteres Stockwerk aufsetzen zu können, wurden dafür ebenfalls zwei Bausätze benötigt. Für das mittlere Gebäude waren zwei Bausätze „Wohnhaus 2" erforderlich. Die Mansarden wurden zusammengesetzt und in das Dach eingepaßt.
Diese Gebäude sind neben vielen anderen während der Ausstellung der AG 1/13 „Weinbergsweg" vom 6. bis 16. Januar 1984 im Prater, 1058 Berlin, Kastanienallee, zu sehen (siehe auch „DMV teilt mit" in dieser Ausgabe).
Ein Besuch lohnt sich auf jeden Fall. Die Redaktion interessiert sich außerdem natürlich dafür, welche Erfahrungen Sie bei derartigen „Gebäudefrisuren" gesammelt haben. Schreiben Sie uns bitte darüber.

Dipl.-Ing. Klaus Richter, Königstein

Das gute Beispiel

Vorbildgerechte Personenbahnhöfe

Der Bahnhof bildet auf fast allen Modellbahnanlagen den Mittelpunkt. Leider beweisen Ausstellungen von Heim- und auch Gemeinschaftsanlagen immer wieder, daß elementare Gestaltungsprinzipien des Vorbildes beim Nachbilden verletzt werden. Dadurch kommt es oft zur Wertminderung einer sonst gut gelungenen Anlage.

Natürlich können nicht alle Richtlinien des Vorbildes auf einer Modellbahnanlage verwirklicht werden. Jedoch ist es notwendig, die Kompromisse vor allem auf größeren Heim- und Gemeinschaftsanlagen auf ein Minimum einzuschränken.

Bahnhöfe dürfen beim Vorbild die Längsneigung von 1,5‰ nicht überschreiten. Auf das Modell übertragen folgt daraus, daß in beiden Bereichen keine Längsneigung auftreten darf.

Durchgehende Hauptgleise sind Streckengleise, die durch den Bahnhof hindurchführen. Sie müssen so gestaltet sein, daß keine Geschwindigkeitseinschränkungen auftreten. Es ist also darauf zu achten, daß durchgehende Hauptgleise immer über den geraden Strang bei einfachen Weichen, bzw. über den schwächer gekrümmten bei Bogenweichen führen (Bild 1). Auf vorhandenen Anlagen sind hier oft Fehler zu beobachten, wobei meist nur geringe geometrische Änderungen Abhilfe schaffen können. Der Vorteil liegt nicht zuletzt in einem besseren Fahrverhalten und in der Vorbildtreue.

Der Personenverkehrsbereich umfaßt den Hauptgleis- und Rangierbereich. Letzterer wird hier nicht beschrieben, da er im Modell kaum anwendbar ist.

Wie in Bild 2 ersichtlich, umfaßt der Hauptgleisbereich die durchgehenden Hauptgleise und die Überholungsgleise, zu denen Bahnsteigkanten gehören. Falls die Streckengeschwindigkeit über 120 km/h liegt, werden Bahnsteigkarten nicht an durchgehenden Hauptgleisen angeordnet. Das hat auf Modellbahnanlagen nur beim Einsatz von Zugnachbildungen, die als Vorbild mit Geschwindigkeiten von mehr als 120 km/h verkehren, Bedeutung. In einem solchen Fall müssen die Bahnsteigkanten an den Überholungsgleisen angeordnet werden (Bild 3).

Die Lage von Überholungsgleisen ist von der Zugbelegung der Strecke und von betrieblichen Forderungen abhängig. Im Regelfall werden sie symmetrisch neben den durchgehenden Hauptgleisen angelegt (Bild 3). Sind Überholungen nur in geringem Umfang erforderlich, so kann das Überholungsgleis auch einseitig vorhanden sein (Bild 5). Zu beachten ist weiterhin, daß ein Gleis nur eine Bahnsteigkante besitzt. Ein- und ausfahrende Züge sind gegen Flankenfahrten zu schützen. Alle Überholungsgleise müssen Streckenschutzweichen besitzen, siehe me 6/83.

Außenbahnsteige haben nur eine Bahnsteigkante. Auf ihnen befinden sich meistens Empfangsgebäude oder

1



2



1 Weichen in durchgehenden Hauptgleisen. Deutlich ist zu erkennen, daß die kleineren Krümmungen in die Abzweigungen führen.

2 Bahnhof mit durchgehenden Hauptgleisen. Das rechts abzweigende Überholungsgleis besitzt eine Bahnsteigkante.

3 Bahnhof mit Bahnsteigkanten an den beiden Überholungsgleisen (symmetrische Anordnung).

4 Dimensionierung eines Inselbahnsteiges.

5 Bahnhof mit in der Mitte liegendem Überholungsgleis (Einbindung siehe Bild 1). Rechts und links durchgehende Hauptgleise.

6 Deutlich ist die Absperrung der Bahnsteigkante zu erkennen. Hier bitte aber auf den frei zu haltenden Raum gemäß BO der DR achten..

Fotos und Zeichnung: P. Eickel, Dresden

	Gleisabstand	Bahnsteigbreite	Fahrspur für Gepäckverkehr	Aufstellraum	Treppenbreite
	a	b	c	d	e
	(Mindestmaß)	(Mindestmaß)			(Mindestmaß)
Vorbild	10,70 m	7,50 m	1,50 m	1,00 m	2,50 m
H0	123 mm	86 mm	29 mm		28 mm
TT	90 mm	63 mm	21 mm		21 mm
N	67 mm	47 mm	16 mm		16 mm

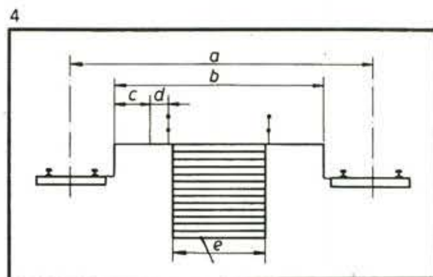
3



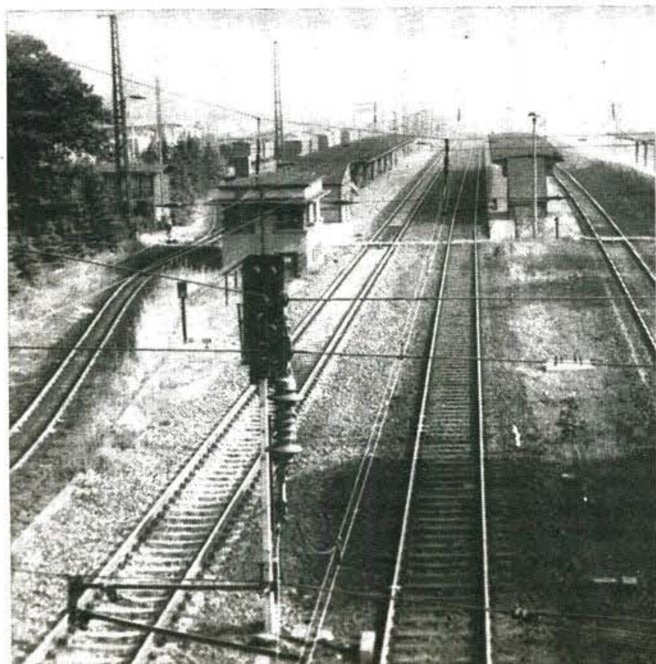
andere Hochbauten. Bei der Gestaltung im Modell ist der Mindestabstand von der Gleisachse bis zu hochbaulichen Gebäuden, beim Vorbild sind es 5 m, unbedingt einzuhalten. Beträgt beim Vorbild der Gleisabstand mindestens 6 m, so kann ein Zwischenbahnsteig angeordnet werden. Dies bedeutet also auch im Modell, daß der Gleisabstand gegenüber dem Streckengleisabstand größer zu halten ist. Der mindestens 1,9 m breite Zwischenbahnsteig muß zum dahinterliegenden Gleis eine Abgrenzung aufweisen (Geländer oder Zaun). Dabei ist auf den 2,5 m großen Abstand zur Gleisachse des dahinterliegenden Gleises zu achten (Bild 6). Die Zugänge können auf kleineren Bahnhöfen schienengleich erfolgen. Der Inselbahnsteig besitzt zwei Bahnsteigkanten. Er darf nur über eine Brücke oder einen Tunnel erreichbar sein. Bei der Dimensionierung von Inselbahnsteigen werden auf Modellbahnanlagen häufig Fehler gemacht. Deshalb soll die Skizze und Tabelle (Bild 4) den Nachbau erleichtern. Der Bahnsteig wird bis an den Punkt verlängert, wo der Gleisabstand 6 m beträgt.

Bei der Anordnung von Bahnsteigen muß zwischen Signalstandort und Bahnsteigbeginn möglichst eine Loklänge Platz bleiben.

4



5



6



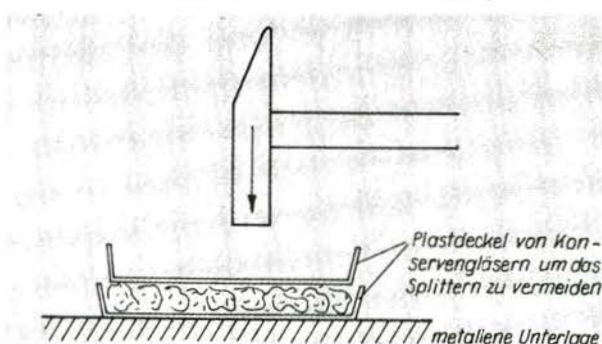
Kabelbefestigung unter der Anlage

Erst eine saubere Kabelverlegung rundet eine gute Modellbahnanlage ab. Mit einer leicht zu bauenden Trägeranordnung ist das problemlos möglich. Die meisten modernen Anlagen sind in Rahmenbauweise angelegt. Innerhalb des Rahmens gibt es eine mehr oder weniger große Zahl senkrechter Spanten, Unterzüge u. ä. An der Unterseite dieser Elemente befestigt man durch Nageln, Schrauben oder Leimen horizontal Leisten (10×20 mm bis 10×50 mm), die als Kabelträger dienen sollen. Auf den Schmalseiten dieser Leisten werden im Abstand von durchschnittlich 100 mm beiderseits, einander gegenüber, je zwei Nägel eingeschlagen (eingedrückt!). Deren Köpfe müssen jeweils 5 mm herausragen. Nun sind von einem alten Fahrradschlauch etwa 3 bis 4 mm breite Ringe abzuschneiden. Diese Gummiringe hakt man über beide Nagelköpfe und hält mit ihnen bei der Verlegung die Kabel unter der Trägerleiste fest. Aus diesem lockeren, aber zusammenhängenden Kabelbündel können an beliebiger Stelle einzelne Leiter zu ihrem Wirkort hinausgeführt werden. Änderungen und Ergänzungen in der Leitungsführung sind ohne Aufbinden eines Kabelbaums jederzeit leicht möglich. Und noch ein Tip: Lötet man auf eine Nagelreihe einen dicken Kupferdraht, wird überall der durchgehende Nulleiter mitgeführt. Er sollte als Ring mit bedarfsweise angebrachten Stichleitungen ausgebildet und in kurzen Abständen mit der Nulleiter-Schiene verbunden sein.

H.-J. Hildebrandt, Dessau

Eine neue Variante der Schotterimitation

Eine weitere Möglichkeit, Schotter im Modell nachzugestalten, besteht darin, das Schotterbett mit einer Mischung aus gefärbtem Sand und Wachs zu gestalten. Man kann damit, wie bei den Methoden auf Leimbasis, das Gleis regelrecht einbetten und nicht nur Schotter unterlegen, wie beispielsweise bei handelsüblichen Schottermatten. Das zuerst locker aufgestreute Granulat wird dann durch Erwärmen verfestigt und verteilt sich nicht mehr über die ganze Anlage.
Zuerst wird dem Sand eine Grundfarbe zugegeben. (Über die richtige Farbe sollte man sich am besten am Vorbild selbst informieren.) Danach wird alles in einem alten Gefäß mit Wachs zusammengeschmolzen. Nach dem Abkühlen werden die Stücke zerkleinert und gesiebt. (Einen Vorschlag zum Zerkleinern zeigt die Zeichnung.) Das fertige Granulat kann nun aufgebracht und mit einem Fön zusammengeschmolzen werden. Schaumstoffflocken, Streumehl, etc. als Grünpflanzen vervollständigen das naturgetreue Bild der Bahnanlagen.



M. Schröder, Oschersleben

Eine selbsttragende Geländedecke

Geländedecken in Spantenbauweise mit darauf modelliertem Stoff, Kreppapier u. ä. sind lange bekannt. Ihr Vorteil besteht im Vorhandensein von Hohlräumen, die für verdeckte Gleise genutzt werden können. Noch günstigere Raumverhältnisse ergibt die freitragende Kartonbauweise.
Wie üblich, wird hierbei mit dem Herstellen der Bahnhofsplatten, Gleis- und Straßentrassen, der Tunnelportale, Brücken usw. auf dem Untergrund (Rahmen oder Platte) begonnen. Entsprechend der vorgesehenen Landschaftsstruktur (mit Skizzen vorplanen) beginnt man die Geländedecke aus einzelnen Kartonstreifen oder -stücken flächenhaft zu formen. Die nach Bedarf einzureißenden Kartonteile werden geknickt, gebeult und mit reichlich Kaltleim zusammengeklebt. Bis zum Abbinden des Klebers ist ein stellenweises Abstützen bzw. Zusammenkleben unumgänglich. Die dazu nötigen Hilfsmittel, wie Leistchen, Klammern, Reißbrettstifte sind stets griffbereit zu halten. Ist nach dem Trocknen des Leims irgendeine Fläche oder Kante nicht nach Wunsch gelungen, biegt man nach oder reißt das Material ein. Das Kleben erfolgt überlappend oder auf Stoß. Die Überlappungen oder Stöße werden zusätzlich mit 10 mm bis 20 mm breiten Papierstreifen (z. B. Fotoschutzpapier) überklebt. Letztere müssen durchnäßt und ausgedrückt sein. Dann werden sie mit reichlich Leim oben und unten auf die Nähte geformt. Nach und nach wachsen so Hügel und Einschnitte, Straßengräben und Brückenrampen aufeinander zu. Zweckmäßigerweise wird vom Rand in Richtung Mitte gebaut. Bei großen Flächen sollte man Ausstiegsluken vorsehen. Die im allgemeinen unregelmäßig gewölbte Decke ist in sich sehr stabil, besonders dann, wenn sie anschließend noch mit Geländematten flächig beklebt wird. Sollte aus besonderen Gründen eine extreme Belastungsfähigkeit angestrebt werden, genügen 20 mm bis 30 mm hohe Kartonrippen, die konturgenau ausgeschnitten, unter die betreffenden Geländeabschnitte zu befestigen sind. Nun noch einige spezielle Hinweise:
Standflächen für Gebäude können aus einer Hartfaserplatte entstehen. Sie werden an vorgesehener Stelle zuerst provisorisch auf dem Untergrund (Abstandleisten, Klötzchen) befestigt. Wenn diese Hartfaserstücke in gesicherter horizontaler Position in die Geländedecke eingearbeitet sind, können die Hilfsstützen entfernt werden.
Daß man Felsgestein sehr gut aus (Eichen-)Rinde gestalten kann, dürfte bekannt sein. Neu ist folgendes: Unter Berücksichtigung vorbildgerecht nachgebildeter Gesteinschichtung, sind die Rindenstücke puzzleartig übereinander zu schichten. Dabei müssen die Rißseiten und nicht die Außenseite der Borke dem Betrachter zugekehrt sein! Unter reichlicher Leimgabe an der Rückseite fügt man Stück an Stück. Solang der Kleber feucht ist, kann die Sache bald sehr kipplig werden. Nach dem Trocknen können weitere Teile aufeinander gesetzt werden. So dauert es oft mehrere Tage, bis die Felspartie aufgebaut ist. Zum Abschluß ist das „Stückwerk" mit dahintergeklebten Papierstreifen und reichlich Leim zu verfestigen. Auf der Sichtseite verbleibende Lücken füllt man mit Vegetation oder läßt sie teilweise als Felsspalten offen. Zu bedenken ist stets der Mittelgebirgscharakter der meisten Anlagen. Das verlangt Bescheidenheit in der Wahl der Mittel: Günstig wirkt es, Felsbänder durch einen steilen Grashang auflockern zu lassen. Brüchig angelegte Felspartien geben eine Motivation für eine Stützmauer, eine hangsichernde Felsverbauung u. ä. Diese so aufgebauten Felsen sind tragender Bestandteil der Geländedecke. Eine Besonderheit stellt dabei der gute Resonanzboden dar! Deshalb sollte auf der Unterseite zweckmäßigerweise schalldämmendes Material verarbeitet werden.

H.-J. Hildebrandt, Dessau

Mitteilungen des Generalsekretariats

Vom 3. bis 7. Oktober dieses Jahres fand in Budapest der XXX. Jahreskongreß des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) statt. An diesen Veranstaltungen nahm eine Delegation des DMV unter Leitung seines Präsidenten, Dr. Ehrhard Thiele, teil.
Turnusgemäß wurde die Wahl des Präsidenten des MOROP durchgeführt. Dem bisherigen Präsidenten, Herrn Ferenc Szegö (UVR) wurde für seine konstruktive Arbeit recht herzlich gedankt und zum neuen Präsidenten Herr Pierre Schrade (Schweiz), von der Mitgliederversammlung gewählt.
Als Vertreter des Leiters des Technischen Ausschusses wurden die Herren Jacques Freiburghaus (Schweiz) und Paul David (Frankreich) gewählt. Herr Josef Binder (Österreich) wurde als Beisitzer in den Leitenden Ausschuß und Herr Karel Reischl (ČSSR) als Revisor gewählt.

Arbeitsgemeinschaften, die sich unserem Verband angeschlossen haben, wurden gegründet in:

1250 Erkner
Vors.: Andreas König, Am Walde 13

1170 Berlin
Vors.: Andree Schade, Dregerhoffstraße 120

6018 Suhl
Vors.: Lutz Luzina, Leninring 176

6092 Wernshausen
Vors.: Roland Hiob, Feldstraße 8

5060 Erfurt
Vors.: Hans-Dieter Raue, Ammertalweg 44

2090 Templin
Vors.: Steffen Häusler, Gartenstr. 02, Pf 0803

4020 Halle (S)
Vors.: Bernd Tödtmann, Dresdner Str. 19

4860 Hohenmölsen
Vors.: Olav Fabricius, Karl-Liebknecht-Ring 15

7033 Leipzig
Vors.: Günther Haase, Rinckartstraße 14

AG 1/51 — Berlin
Die Arbeitsgemeinschaft sucht noch Interessenten, ab 18 Jahre, für den weiteren Aufbau einer TT-Gemeinschaftsanlage. Interessenten melden sich bitte freitags von 18—19 Uhr bei Herrn Michael Daum, 1055 Berlin, Cotheniusstr. 1, oder jeden Mittwoch von 17—19 Uhr in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft, 1162 Berlin-Friedrichshagen, Am Goldmannpark 24, bei Hoffmann. Bitte nur persönlich melden.

Modellbahn-Ausstellungen:

1530 Teltow
Vom 17. bis 23. Dezember 1983 in der Gaststätte „Libelle", 1530 Teltow-Seehof, Hannemannstr. 11. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16—19 Uhr, Samstag und Sonntag 12—18 Uhr.

5804 Friedrichroda
Am 3./4. und 10./11. Dezember 1983 in der POS, Haus 3, Engelsbacher Straße.

Berlin
Vom 6. bis 16. Januar 1984 im Kreiskulturhaus „Prater" — Prenzlauer Berg, Kastanienallee 6. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14—19 Uhr, Samstag und Sonntag 10—19 Uhr.

Tauschmärkte:

9123 Klaffenbach (b. Karl-Marx-Stadt)
Am 28. und 29. Januar 1984 im Spartenheim „Am Waldbach", Philipp-Müller-Straße. Öffnungszeiten: jeweils 9—15 Uhr. Eintritt: 1,- M. (Nahverkehrslinie 36). Platzbestellungen bis 7. Januar 1984 an: Johannes Haase, 9123 Klaffenbach, Hauptstraße 41.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat — wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat — wer braucht?

12/1 Biete: Nenngr. N, BR 55, 65 u. Wagen. Suche: H0, Dampflok, Triebwagen, SKL, Windbergbahn-Aussichtswagen, „Triebwagen-Archiv", „Ellok-Archiv".

12/2 Biete: „Schiene, Dampf und Kamera"; div. Modelleisenbahn- u. Eisenbahnkalender sowie „modelleisenbahner". Suche: „Straßenbahn-Archiv"; „Bauten auf Modellbahnanlagen"; „Das Signal"; „Modellbahn-Praxis"; Einzelhefte „modelleisenbahner" Jahrg. 1—4, 6, 8—16, 24, 1/76; Modelleisenbahnkalender 1974, 1980, 1982; rollendes Material in $H0_e$ u. $H0_m$.

12/3 Biete: BR 120; VT 135; VB 140; Schichtwg, Typ Y, 2. Kl.; Schlaf- u. Speisewg; Mitropawg; Liegewg ČSD; ČSD 1./2. Kl.; PIKO-Gleis u. Weichen; Pilz-Schienenprofil (brünniert); Trafo FZ 1; F 2; Stellpulte (ält. Ausf.); Eisenbahnlexikon. Suche: Schicht-Rekowg; BR 03; 91; BR 38; 93 (Eigenbau); i-Kupplungen (auch ohne Federn).

12/4 Biete: 50 St. Relais, RES 1/60; 80 St. Relais, RE 1/60 (2/7); 40 St. Relais, RE 1/60 (4/5).

12/5 Suche: Nenngr. S, D-Zug- u. Personenwg; Nenngr. 0, Zeuke, Triebfahrzeuge u. rollendes Material; Zubehör u. Fahrzeuge für PIKO-Einschienenbahn.

12/6 Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Pionier- u. Ausstellungsbahnen"; „Die Muldenthalbahn"; „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie"; „Rügensche Kleinbahnen". In Nenngr. TT: BR 35, 56, 81, 86, 92, 103, 107, 110, 118, 130, 171.

12/7 Biete: „Als die Oldtimer flogen"; BR 130 in TT. Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Dampflok-Archiv" 1.

12/8 Suche: Drehscheibe in TT.

12/9 Biete: H0-Straßenfahrzeuge, DDR-Produktion.

12/10 Biete: PIKO-Material, Prod. 1950; Gleise, Weichen, Wagen. Suche: „Triebwagen- u. Ellok-Archiv".

12/11 Biete: Dampflokschild 52 8015, keine EDV-Nr., (schräge Ziffern). Suche: Dampflokschild einer ehem. in Weißenfels beheimateten Dampflok. Keine EDV-Nr. z. B. 44, 38 (mit schrägen Ziffern). Nur Tausch!

12/12 Biete: „Schmalspurbahn-Archiv" (2. Aufl.); Modelleisenbahnkalender 1982, 1983; H0-Straßenfahrzeugmodelle: B 1000, B 1000 – Feuerwehr, S 4000, Robur-Bus, Ikarus 55, Tiefladeanhänger zweiachs., Robur-Kofferwagen „Deutsche Post" (alles neuwertig). Suche: „Die Rügenschen Kleinbahnen".

12/13 Biete: H0, Kondenstender BR 52, BR 86. In N: 4 Städteexpreßzugwagen. „Dampflok-Archiv" 1,3,4 (4 neue Ausf.). Suche: H0, Bausatz ETA 177 DB; VB 140 DB; Fahrwerk BR 84 (auch def.). In $H0_e$: zweiachs. Wagen von „technomodell". „Dampflok-Archiv" 1 (neue Ausf.); „Steilrampen über den Thüringer Wald".

12/14 Biete: BR 55 in N und div. Eisenbahnliteratur. Suche: Fahrzeuge in N; „Diesel- und Ellok-Archiv".

12/15 Biete: TT-Modellbahnanlage 1,30 m × 1,90 m (klappbar). 4 Triebfahrz., 11 versch. Reisezugwg, 17 Güterwg, 2 Fahr-

trafo, 1 ZB-Trafo, 1 halbfert. Schaltpult sowie zahlr. div. Zubehör, etwa 24 m Gleislänge, 17 Weichen, 1 Kreuzung.

12/16 Biete: Bausatz E 94 von Rehse (nicht kopl.); Triebwerk fur E 04 mit Motor; ETA 177 zweiteil. ohne Antrieb. Suche: Elloks ES 499, E 499.2 (ČSD) E 19 od. and. E-Loks sowie VT 135.

12/17 Biete in H0: SKL, gelb motorisiert. In TT: BR 50.04. „Historische Bahnhofsbauten"; „Elektromechanik". Suche in H0: BR 03.

12/18 Biete: Straßenbahn, H0, USA-Vorbild. Suche: deutsche Straßenbahn, H0, bzw. HERR-Modelle.

12/19 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1980. Suche: „Die Spreewaldbahn", „Steilrampen über den Thüringer Wald", „Die Baureihe 44", „Reisen mit der Dampfbahn".

12/20 Biete: „Modellbahn-Bauten", „Die Dampflokomotive 89 1004", „Modellbahn-Elektrotechnik, Grundlagen", „Historische Bahnhofsbauten". Suche: „Dampflok-Archiv" 2,3, „Die Franzburger Kreisbahnen". In H0: Windberg-Aussichtswagen, Kö, BR 89, 75, 106, 24, 50.

12/21 Suche: BR 84 (nur sehr guter Zustand); Lehann-Bauteile (Lampen, Wasserkastendeckel usw.)

12/22 Biete: H0, BR 23, 50, 64, 80, 91, SKL, DSG-Speisewagen, D-Zugwagen 1. u. 2. Kl. DB (Eigenbau). In $H0_e$: BR 99, zweiachs. Wagen (Eigenbau). Suche in H0: BR 18, 38, 93, 98, T 3, E 71 — Behelfspersonenwagen Mci —, D-Zugwagen Typ HECHT (Eigenbau).

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

XXX. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Budapest

Vom 26. bis 30. September 1983 fand der XXX. Internationale Modellbahnwettbewerb — wie vor zwei Jahren — in Budapest statt. Das geschah nicht zufällig, da Ungarn außerdem 1983 das Gastgeberland für den diesjährigen MOROP-Kongreß war. (Darauf werden wir noch zurückkommen. Die Red.)

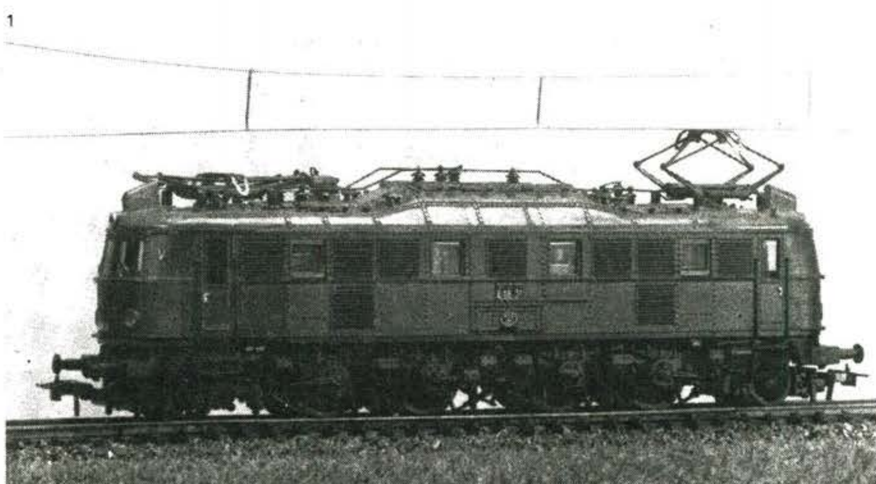
Zum XXX. Wettbewerb rief der Modellbahnverband der Ungarischen Volksrepublik — MÁVOE — auf. 103 Modellbauer aus der Deutschen Demokratischen Republik, der Tschechoslowakischen Sozialistischen Republik, der Ungarischen Volksrepublik und der Bundesrepublik Deutschland folgten mit insgesamt 113 Exponaten diesem Aufruf. Besonders hervorzuheben ist die Teilnahme von 15 Jugendlichen mit 17 Exponaten. In 17 Bewertungsgruppen wurden von der internationalen Jury insgesamt 59 Preise vergeben, davon 18 erste Preise, drei Sonderpreise, 20 zweite Preise, 12 dritte Preise und 6 Anerkennungspreise. Der internationalen Jury gehörten die Modellbahnfreunde Dezider Selecky und Milos Kratochvil (ČSSR), Zsolt Karolyi und Rezsö Prokay (UVR) sowie Hansotto Voigt und Peter Pohl (DDR) unter Vorsitz des ungarischen Modellbahnfreundes Zoltan Razygha an.

Traditionsgemäß waren auch diesmal die Triebfahrzeuge wieder am stärksten vertreten. Dabei sind besonders die Leistungen in der Kategorie A2 bemerkenswert. Einen festen Platz haben sich jetzt die Anhänger der Gartenbahn im Maßstab 1:20 erobert. Nachdem bereits 1982 zwei Modelle vertreten waren, konnten auch dieses Jahr wieder zwei Modelle durch die Jury bewertet werden. Leider sind Modelle in der Nenngröße N bei Internationalen Modellbahnwettbewerb, mit Ausnahme der Kategorie C, kaum noch vorhanden. Einziger Teilnehmer war hier Modellbahnfreund Wolfgang Köhler aus der DDR. Er nimmt seit Jahren mit Erfolg am Wettbewerb teil, diesmal mit dem Modell der 02314. Besonders zahlreich waren die ungarischen Modelleisenbahner in der Kategorie E vertreten.

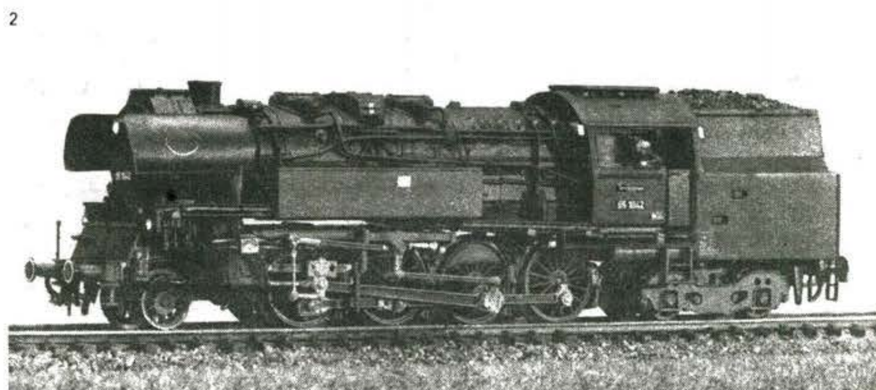
Die Jury arbeitete vom 26. bis 28. September im Kulturraum des Budapester Ostbahnhofes. Am 29. September wurden den zahlreich anwesenden Pressevertretern die offiziellen Ergebnisse der nicht leichten Juryarbeit bekanntgegeben. Am gleichen Tag wurde bereits intensiv die Ausstellung vorbereitet. Am 30. September um 14.00 Uhr war es dann endlich soweit: Für das interessierte Budapester Publikum und die Teilnehmer am diesjährigen MOROP-Kongreß öffneten sich die Türen der Ausstellung. Neben den Wettbewerbsmodellen wurden Heimanlagen ungarischer Modellbahnfreunde, die Klubanlage des Budapester Modellbahnklubs sowie die Schmalspuranlage „Mohorn" der AG 3/46 Dresden der Öffentlichkeit gezeigt. Der ungarische Modelleisenbahnverband MÁVOE bereitete den XXX. Internationalen Modellbahnwettbewerb gut vor. Dafür sei den verantwortlichen Freunden hiermit nochmals herzlichst gedankt.

Peter Pohl

1



2



1 Zur Kategorie A3 (H0) gehört dieses Modell von der E 1831. Helmut Linke aus der DDR ist der Erbauer. Er erhielt für die Lok 95,3 Punkte und einen 2. Preis.

2 Rolf Stark (DDR) baute dieses H0-Modell von der 65 1042. Zur Kategorie A3 gehörig, entschied sich die Jury für einen 2. Preis (89 Punkte).

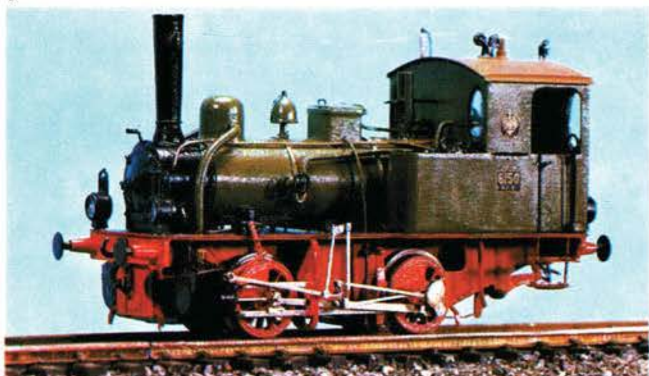
Teilnehmer und Preisträger nach Ländern

	Anzahl der Exponate	Preise Sonderp.	1.	2.	3.	Anerkennungsp.	gesamt
ČSSR	32	–	4	10	2	2	18
BRD	2	–	–	–	–	1	1
DDR	53	1	10	7	9	3	30
UVR	26	2	4	3	1	–	10
	113	3	18	20	12	6	59

XXX. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1983 Budapest

Modellbezeichnung	Einsender	Land	Punkte	Preis
Kategorie A1/1:20				
Lok sä IV T	Hesse, Rolf	DDR	79,6	
SKL	Otto, Wolfgang	DDR	94,3	Anerk.
Kategorie A1/H0, H0$_m$, H0$_e$				
ČSD 477.0	Dr. Molnar, Alexander	ČSSR	81,6	
ČSD 556.0	Vajsochr, Jozef	ČSSR	82,3	
Benzoltriebwagen	Krahl, Klaus	DDR	88,3	3.
Lok sä VI	Hertam, Karl-Ernst	DDR	90,0	3.
Lok pr T9^{1}	Kohlberg, Heinz	DDR	85,6	
Kleinlok Kö	Aschoff, Falko	DDR	82,6	
VT 133	Ort, Ingo	DDR	82,0	
Lok sä IK	Lorenz, Gunter	DDR	88,0	
MÁV 333	Fekete, Lajos	UVR	93,6	
DV 29	Fekete, Lajos	UVR	95,0	2.
Straba-Triebw. T5C5	Németh, Andor	UVR	95,3	2.
MÁV 323	Psóra, Mihály	UVR	98,0	1.
Buffing Billy	Eszenyi, Ervin	UVR	94,6	Sonderpr.
Kategorie A1/TT, N, TT$_m$				
ČSD T 211.0	Takács, Eugen	ČSSR	78,3	
ČSD 623.0	Takács, Eugen	ČSSR	84,6	
ČSD 498.0	Pietrik, Jaroslav	ČSSR	84,0	2.
ČSD 265.0	Zelenka, Jiři	ČSSR	88,0	2.
Lok BR 93	Schwabe, Arnd	DDR	83,6	3.
sä Dampftriebwagen	Buschan, Roland	DDR	92,0	1.
Lok BR 89.6	Hagedorn, H.-Jürgen	DDR	75,3	
HGe 4/4 Nr. 31 FO	Schipper, Fritz	DDR	86,6	2.
Lok 02 314	Köhler, Wolfgang	DDR	98,0	Sonderpr.
Kategorie A2/H0				
ČSD 365.0	Prokeš, Otakar	ČSSR	82,3	
Lok BR 44.0	Arzt, Karl-Heinz	DDR	85,0	
Lok BR 03.10	Büttner, Gert	DDR	87,0	3.
Lok BR 22	Trösken, Michael	DDR	85,6	
Lok 03 2250	Badelt, Ullrich	DDR	84,6	
Lok 23 001	Mattern, Jürgen	DDR	86,3	3.
Lok BR 89.7	Kasten, Wolfgang	DDR	87,3	3.
Lok 92 2903	Brogsitter, Siegfried	DDR	92,3	1.
Lok pr T 1	Badelt, Ullrich	DDR	93,6	1.
Lok BR 94	Martin, Volker	DDR	83,3	
Lok BR 65.10	Stark, Ralf	DDR	89,0	2.
Lok BR 38.2	Rändler/Groth Kollektiv	DDR	90,3	2.
Lok 56 384	Rudat, Werner	DDR	86,0	
VT 2.09	Wagner, Bernd	DDR	84,6	
VT 10 DRG	Heinicke, H.-Gerhard	DDR	86,3	3.
MÁV 303	Dr. Károly, Imre	UVR	93,6	1.
Kategorie A2/H0$_e$, H0$_m$				
Lok 99 784	Ebermann, Frank	DDR	92,0	1.
Lok 99 6001	Lückert, Michael	DDR	86,3	
Lok 99 6101	Thyssen, H.-Dieter	DDR	83,6	
Kategorie A2/TT				
ČSD S 499.0	Jabornik, Milan Jun.	ČSSR	76,3	Anerk.
ČSD 486.1	Pazderka, Petr	ČSSR	86,0	2.
Lok BR 80	Thiersch, Peter	DDR	81,0	
Lok BR 84	Hengst, Matthias	DDR	84,6	
Lok E 44	Scholz, Franz	DDR	87,0	2.
Lok BR 53	Estel Günter	DDR	88,6	1.
Kategorie A3/H0				
ČSD 455.2	Hrdlička, Petr	ČSSR	88,0	
Lok BR 41	Pauls, Torsten Jun.	DDR	88,3	Anerk.
Lok 41 061	Schütte, Wolfgang	DDR	88,3	
Lok E 18	Linke, Helmut	DDR	95,3	2.
Lok BR 64	Casierkiewicz, M. Jun.	DDR	85,6	
Lok 75 539	Werler, Hans	DDR	96,0	1.
Kategorie B1/0				
Bierwagen	Düst, Georg	BRD	85,0	
Pferdetransportwagen	Düst, Georg	BRD	93,0	Anerk.
Kategorie B1/H0$_e$, TT				
Eisenbahndrehkran	Měřička, Václav	ČSSR	88,6	2.
Gepäckwagen DS	Vajsochr, Jozef	ČSSR	91,0	1.
Pers.-wagen Bci-2	Halfer, R.	ČSSR	86,6	
Pers.-wagen Ci 4	Simbartl, Václav	ČSSR	88,0	2.
Pers.-wagen Be-2	Ferkl, Vladimir	ČSSR	86,3	
Pers.-wagen KABp	Gierhan, Uwe	DDR	80,0	
Pers.-zug Dd-7, Dd-8, Bi	Simbartl, Václav Jun.	ČSSR	86,0	Anerk.
Kategorie B2/H0, H0$_e$, TT, Z				
Gepäckwagen Dd	Hovorka, Ladislav	ČSSR	83,0	2.
Pers.-wagen Be	Hovorka, Ladislav	ČSSR	81,0	
Pers.-wagen Ci4	Adamec, František	ČSSR	74,3	
Pers.-wagen Be	Prcyl, Roman Jun.	ČSSR	76,6	
Gepäckwagen Da-6	Zelený, Jozef	ČSSR	95,6	1.
Pers.-wagen BDghwse	Neumann, Manfred	DDR	86,0	2.
Güterwagen Raj	Žahourek, Richard	ČSSR	81,3	
Kategorie B3/H0, H0$_e$				
Pers.-wagen KB4	Metzner, Karl-Heinz	DDR	80,3	
Unfallok BR 86	Kersten, Andreas	DDR	83,3	Anerk.
Kategorie C/0, H0				
Bekohlungsanlage	Mrkva, N. Jun.	ČSSR	85,3	3.
Brücke	Spurný, Jozef	ČSSR	81,3	2.
Güterboden „Flöha"	Polster, Bernd	DDR	95,0	1.
EG „Schwarzau"	Brogsitter, Ch. Jun.	DDR	77,6	
EG „Diesdorf"	Ewald, H.-Joachim	DDR	82,3	
Stellwerk „Pretzier"	Trösken, Michael	DDR	86,0	2.
EG „Szolnok-Alcsi"	Zakar, Ödön	UVR	91,0	1.
Heizhaus	Tóth, Endre	UVR	84,3	
Kategorie C/TT Jun.				
EG „Repcin"	. . .	ČSSR	91,6	2.
Güterboden	Čap, Pavel Jun.	ČSSR	88,0	2.
Lokschuppen	Rihak, Stanislav Jun.	ČSSR	77,6	
Blockstelle „Uznani"	Stejskal, Petr Jun.	ČSSR	80,6	3.
Blockstelle	Fichtner, Jiří Jun.	ČSSR	70,0	
Lokschuppen	Ille, Igor Jun.	ČSSR	96,0	1.
Brücke	Werler, Steffen Jun.	DDR	79,3	3.
Bahnübergang	Gelencsér, István Jun.	UVR	73,0	
Kategorie C/N				
Bahnhof „Hate"	Javurek, Ladislav	ČSSR	95,0	1.
Wasserturm	Londin, Vladimir	ČSSR	92,0	2.
Bw	Drechsel, Frank	DDR	95,3	1.
EG „Emmendingen"	Symank, Klaus	DDR	89,6	3.
Bw	Forntrán, Laslo	UVR	91,6	2.
Güterboden	Forntrán, Laslo	UVR	88,6	
Lokschuppen	Kádár, Mihály	UVR	61,0	
Lokschuppen	Kádár, Mihály	UVR	61,6	
Blockstelle	Szabo, Zoltan	UVR	56,6	
Kategorie D				
Drehscheibe	Frühauf, Lutz	DDR	96,6	1.
Drehscheibe	Kádár, Mihály	UVR	62,6	
Schiebebühne	Kádár, Mihály	UVR	65,3	
Drehscheibe	Major, Attila	UVR	76,6	
Signal	Szüz, Viktor	UVR	60,3	
Kategorie E				
Lok BR 89	Schneider, Christian	DDR	90,6	1.
Ellok RA 362	Bekei, László	UVR	84,6	
Lok „Losonc" 1101	Bekei, László	UVR	91,3	1.
Triebwagen „DSA"	Fejer, László	UVR	71,3	
Lok „Trevitic"	Major, Attila	UVR	74,3	
Straba.SZVV 201/202	Nagy, Istvan	UVR	88,0	3.
Straba FVV 2131	Rudnay, Béla	UVR	82,6	
Kando-Lok	Domonkos, András	UVR	66,0	
Lok „Trevitic"	Eszenyi, Ervin	UVR	91,3	Sonderpr.

3

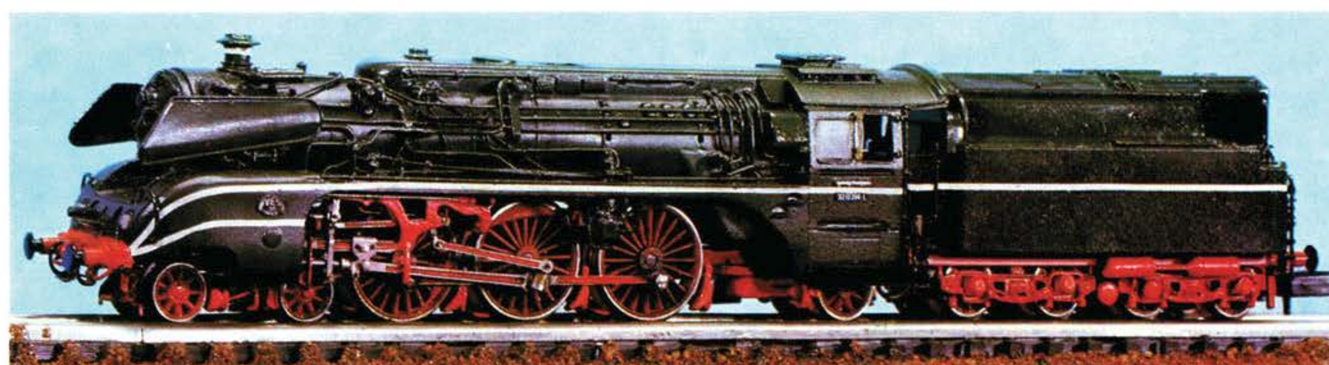


4



5

6



3 Ulrich Badelt aus der DDR erhielt 93,6 Punkte und somit einen 1. Preis für sein H0-Modell der preußischen T 1 in der Kategorie A 2.

4 Dieses TT-Modell eines ehemaligen sächsischen Dampftriebwagens baute Roland Buschau aus der DDR. Mit insgesamt 92 Punkten erhielt das in der Kategorie A 1 eingeordnete Modell einen 1. Platz!

5 Großes Aufsehen erregte dieses Gartenbahnmodell in der Kategorie E. Christian Schneider (DDR) baute das Modell von der ehemaligen Privatbahnlok 89 6128 und erhielt einen 1. Platz mit 90,6 Punkten.

6 Der Dresdner Wolfgang Köhler gehört zu den wenigen N-Freunden, die viele Fahrzeuge selbst bauen. Sein Modell von der 02 314 ließ keine Wünsche offen. Mit 98 Punkten entschied sich hier die Jury für einen Sonderpreis.

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

Aus handelsüblichen Bausätzen entstanden die H0-Häuser in der Werkstatt von Karl-Heinz Rost aus Berlin. Mehr darüber lesen Sie auf Seite 29 dieser Ausgabe.

Fotos: P. Dargel, Berlin



